ANNO XV 90.000 Copie N.° 1. Gennaio - 1909

GRATIS AI SOCI

RIVISTA MENSILE DEL

TOURING

TOURING CLUB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

ANNO XV N. 1 - GENNAIO 1909 GRATIS AI SOCI DEL TOURING

L'ALBERO

Quando si fa cenno del diboscamento e dei suoi danni, pochi sono quelli che sanno elevarsi dalle frase, così abituale che è diventata un luogo comune fra i più frequenti, alla concezione del vero suo significato.

Si ammette, senza tanto riflettervi, che il diboscamento è dannoso come le strade mal tenute, o l'insufficienza delle ferrovie o la amministrazione pubblica spendereccia, o la giustizia mal pagata, o un qualsiasi altro malanno. Ma più in là di così, pochi fanno la pur lieve fatica di spingerci.

Purtroppo non è lontano il giorno in cui il problema del rimboschimento premerà invece sui pubblici poteri con una così violenta costrizione, da imporsi all'attenzione pubblica non più soltanto come una nube temporalesca lontana, ma con una calamità presente e insopportabile, cui bisogni rimediare d'urgenza.

(*Fot. R. Moscioni, Roma*).

Una decorazione da giardino quale si può vedere solo in Italia. Agavi americane in un sarcofago romano, nella Villa Colonna.

Nella questione meridionale italiana, ad esempio, una parte molto importante del problema da risolvere sta nel rimboschimento. Tutti gli autori e sopratutto gli statisti contemporanei studiosi finiscono sempre a rimontare da certi fenomeni sociali odierni del mezzogiorno a poche cause iniziali, di cui una è la distruzione dei boschi. La malaria costiera e delle vallate, lo insterilimento di plaghe immense di terreno, la distruzione assoluta di altre, le alluvioni catastrofiche che deprimono per anni le terre coltivate, con tutti i fenomeni di depauperazione conseguenti, sono collegati al regime delle acque, e questo è in stretta dipendenza da quello forestale.

Il Nitti sostiene che lo Stato dovrebbe spendere 400 000 milioni nel rimboscare, e che con ciò sarebbe avvicinato di molto alla soluzione la

(*Fot. R. Moscioni, Roma*).

I cipressi di Michelangelo, nel Museo Nazionale, a Roma, com'erano alcuni anni sono.

(*Fot. R. Moscioni, Roma*).

Una "galleria" di quercie nella Villa Torlonia, a Frascati.

questione meridionale. Lasciamo da parte la misura: certo è che una catena indissolubile di cause ed effetti va dalla denudazione del monte fino all'analfabetismo, con una evidente e minacciosa continuità.

Nelle Alpi è la stessa deplorazione del diboscamento che nell'Appennino; ma per la conformazione geologica che ha posta l'immensa valle padana presso le brevi valli alpine, il fenomeno distruttivo ha effetti meno vasti e meno gravi, sebben tali sempre da incutere grandissima inquietudine.

Gli effetti economici della disparizione delle selve alpine si manifestano nelle disastrose alluvioni padane e nelle continue minaccie di vaste regioni di pianura incolte o mantenute in coltura estensiva soltanto per la precarietà della loro sicurezza. Quanto allo stato attuale delle vallate, basta paragonare il valore agricolo e la conseguente fattività commerciale ed industriale della Savoia, della Svizzera, del Trentino, della Stiria, della Carinzia con quello della maggior parte del versante alpino meridionale.

Ma ciò che inquieta maggiormente è l'avvenire: è non soltanto il pensiero che le catastrofi, le quali di tanto in tanto inghiottono qualche povero villaggio, potranno divenire assai più frequenti, ma piuttosto è la portata generale del diboscamento spinto ad oltranza, cioè l'alluvione sempre più violenta e sempre più difficile da oppugnare per gli interrimenti progressivi alla pianura, è l'impoverimento delle sorgenti, delle nevi, dei ghiacci alpini.

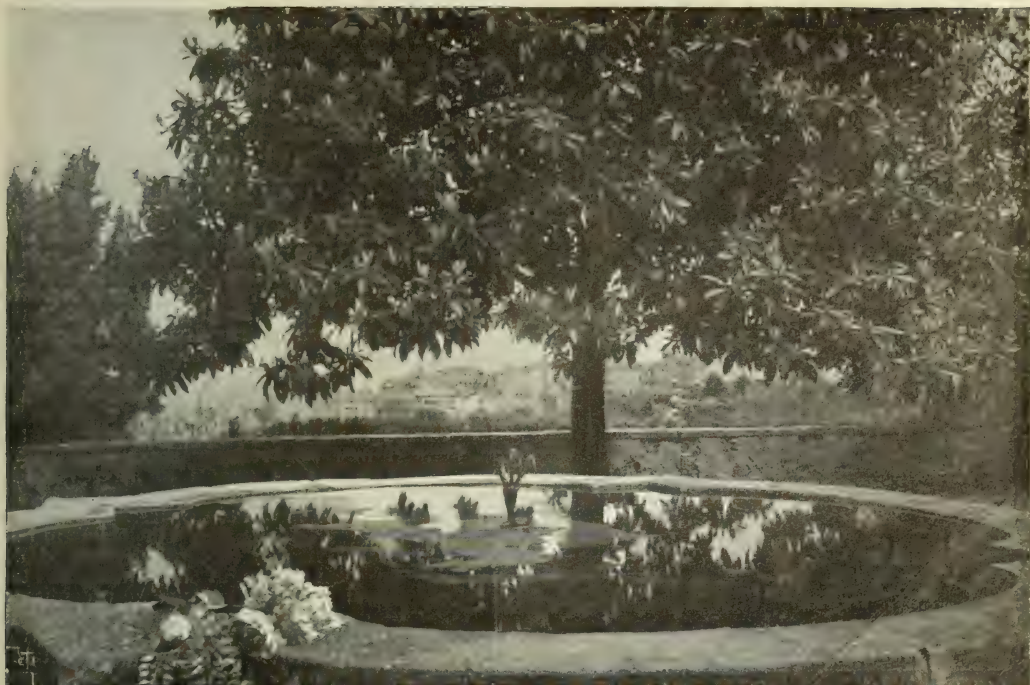
Se si pensa che il carbone bianco è da venti anni divenuto per l'Italia una fonte complessa di ricchezza, che irradia in mille modi le più benefiche ripercussioni e che l'irrigazione è la base agricola delle zone più ubertose — ubertose per secoli di lavoro diretto ad utilizzare le acque — del Piemonte, della Lombardia, del Veneto e dell'Emilia, c'è da preoccuparsi ben seriamente di un possibile inaridirsi di questo propulsore d'ogni progresso che è l'acqua defluente dal monte.

Questi concetti di massima sono rapidamente maturati nel pensiero di molti, ma è ormai tempo che diventino la coscienza di tutti. Soltanto quando tutti ne saranno persuasi si potranno adottare davvero i rimedî più urgenti, farli entrare nella pratica applicazione ed averne i vantaggiosi effetti che possono gradatamente raggiungere.

* * *

I rapporti tra il bosco e l'uomo furono compresi solo da poco tempo. La selva era una volta soltanto il rifugio della fiera o l'impervia difesa di un crinale di monti o di un'intiera regione contro la traversata degli eserciti: un ostacolo od un baluardo: tutto al più era la fonte del legno per la fondazione di una città lagunare o del materiale per la costruzione delle navi di questa.

Soltanto assai più tardi si apprezzò la sua azione di collegamento tra l'immota natura minerale da una parte e la mobile società animale dall'altra; il regno vegetale apparve non soltanto intermedio tra gli altri due, ma, nella sua forma di bosco, un vero intermediario attivo fra di essi.

Tra la montagna che resta impassibile e l'uomo che si agita nella vita, vi è la

(Fot. R. Moscioni, Roma

Una grande magnolia nella Villa Muti, a Frascati.

(Fot. R. Moscioni, Roma

Lecci, sul Gianicolo, a Roma

(*Fot. R. Moscioni, Roma*)

Un cipresso nella Villa Umberto I°, a Roma.

Fot. R. Moscioni, Roma).

Pianta di noce sui Colli Albani

pianta, la quale difende la prima dalla distruzione e mantiene al secondo l'acqua che beve, la terra che coltiva, l'ombra che gli serve di riparo, il materiale di cui si crea la casa, il frutto di cui si nutre.

Gli avi nostri trattarono la foresta coll'imperialismo assolutista del padrone e se ne sbarazzarono col ferro o col fuoco dovunque essa li infastidiva. I padri nostri, colla spensieratezza e l'intemperanza irriflessiva di chi non valuta la portata per la collettività di certi atti individuali, abusarono senza ritegno di questa grande ricchezza risparmiata nei secoli. Noi oggi, coll'avidità egoistica e feroce del lucro — colpevolissima perchè ormai ben sciente delle conseguenze — abbiamo quasi completato l'opera distruggitrice, portandola in Italia ad un punto quale in nessun altro paese d'Europa. E' una pazzia criminale la nostra, o una imprevidenza da bambini. Il valore organico dei boschi nella compagine della vita civile è così accertato, che il non provvedere efficacemente alla conservazione di quanti ne rimangono e alla ricreazione, nella misura utile, di quelli distrutti è colpa grave di lesa patria.

La pioggia torrenziale che cade sul bosco è suddivisa in miliardi di stille dalle foglie e così arriva al suolo polverizzata, cadendovi dolcemente. Anzichè precipitare per una china ove trascinerà a valle il terreno diluito e scalzando i sassi isolati e le roccie farà rovinare anche queste producendo le più gravi alluvioni, essa dovrà filtrare tra radice e radice, penetrare con lentezza lungo le sinuosità perforate da queste fin negli strati meno superficiali e vi manterrà uno stato di umidità favorevole alla vegetazione, mentre il soprappiù scenderà a rifornire le sorgenti.

Le acque che precipitano in torbide dense ad ogni forte pioggia e non soltanto per rare eccezioni, mentre scavano profondi intagli nei terreni e denudano i pendii irremissibilmente sottratti al pascolo e alla semina, creano nei fondi delle valli ristagni paludosi o ammassi di ghiaia. I coni di deiezione delle vallicelle laterali il più spesso fanno sì che le correnti impetuose di tratto in tratto si slanciano a salti con forza distruttiva irresistibile. E tutti questi sbocchi improvvisi di acque non trattenute dalle valli al piano, immettono tali masse liquide nei fiumi che questi straripano rovinosamente e perchè sono melmosi insabbiano i terreni, ne variano il livello, asportano i prodotti dell'agricoltura o anche insteriliscono per sempre i campi più ubertosi, o producono nelle città rivierasche sciagure tremende e la perdita di vite umane.

Non c'è difesa possibile, oltre una certa misura, contro i fiumi il cui letto si è andato così alzando sopra le pianure circostanti: non c'è altra difesa che quella del benefico bosco al monte.

* * *

C'è tutta un'opera di propaganda popolare da compiere perchè queste idee diventino persuasione di tutti. Deve avvenire nella coscienza pubblica un movimento come quello fattosi per i precetti fondamentali dell'igiene, dopo che le interminabili prediche dei medici ebbero reso di pub-

(Fot. R. Moscioni, Roma)

I cipressi del Convento di Sant'Antonio, col panorama di Rieti.

(Fot. R. Moscioni, Roma)

Le quercie, intorno ad una fontana della Villa Torlonia, a Frascati.

(*Fot. R. Moscioni, Roma*)

Platani nel giardino dei Semplici, a Firenze.

(*Fot. R. Moscioni, Roma*).

Cipresso nella Villa Falconieri, a Frascati.

blico dominio le nozioni elementari sui microrganismi e sulla loro influenza patogena o benefica.

E il primo lavoro da fare è quello di instillare l'amor dell'albero per quella sempre irresistibile via del sentimento, che non è privilegio del dotto ma patrimonio di tutti. Il senso estetico per l'albero, la sua bella funzione ornamentale, il tono pittorico che esso porta nel paesaggio, nell'abitato e nel mezzo delle città, possono facilmente essere apprezzati da tutti.

L'educazione, l'affinamento individuale di queste aspirazioni al bello sono un primo gradino analitico per salire ad una sintesi più complessa e completa del valore dell'albero; a questo lavorio preparatorio ognuno di noi che abbia mente e coltura può contribuire nell'ambito proprio.

Le piante nelle vie delle città, il verde intorno alle case, i giardini pubblici — le *ville* come le chiamano nelle città meridionali d'Italia (e da qui la Villa Umberto I a Roma, la Villa Nazionale a Napoli, la Villa Bellini a Catania, la Villa Giulia a Palermo, ecc.) — le piantagioni lungo le strade di campagna, tanto propugnate da Alfredo Baccelli e così largamente avviate in qualche zona del Lazio, così da lungo praticate nel Veneto orientale — la difesa dell'albero là dov'esso in qualche modo ancora resiste alla demolizione urbana e suburbana, tutto ciò è spinta a considerarne la bellezza — ad attirare quell'attenzione che deve poi risalire dai pochi ciuffi di verde isolati nel formicolio dei grandi centri a quelle vaste plaghe di boschi, che dovrebbero, pel bene pubblico, riammantare i nostri monti oggi vandalicamente spogliati.

E nulla giova a coltivare questi sensi di preziosa propaganda quanto certe mirabili bellezze, che ci dànno un campione di ciò che potrebbe essere il bosco quando con un ciclo razionale di taglio bene ordinato se ne regolasse la rotazione, in modo da ricavarne industrialmente il miglior frutto invece di sopprimere, come si fa, il capitale.

Molte essenze imponenti per dimensioni, venuste per forma della chioma, stupende per nobiltà di portamento, severe per ombre impenetrabili, graziose per flessibilità allo spirar del vento abbelliscono nella libera crescita del bosco montano questo nostro suolo patrio, ma si usano anche come piante d'ornamento, poichè nulla si saprebbe immaginare di più bello.

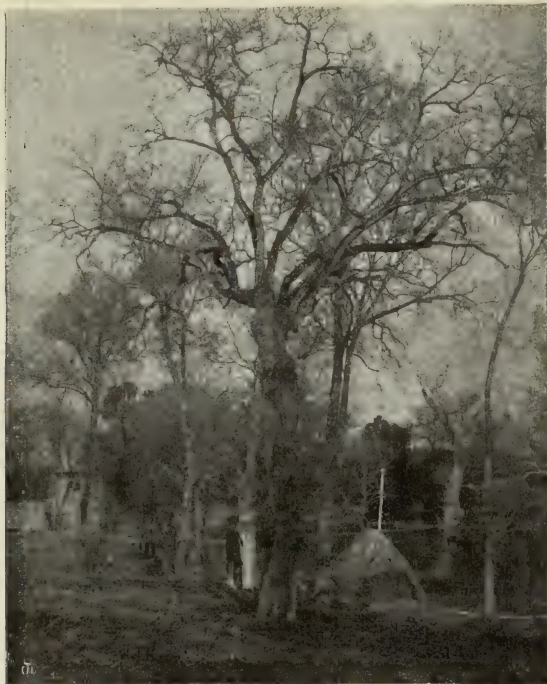
Il noce fruttifero, il volgare noce assume in certi terreni e quando non lo si tagli prematuramente per farne dei mobili, un portamento ricco, quasi di sicomoro o di carrubiere visto in distanza; così l'esempio della pianta rigogliosa fotografata sui colli Albani e riportata qui a pag. 4 col guardiano d'armenti fieramente eretto sul suo cavallo.

Il platano riesce in Italia colossale, vivissimo, sano, robusto, e ne è un esempio quel viale dei Semplici di Firenze che riporto qui sopra. E' una pianta di solo ornamento, ottima per ombreggiare le strade suburbane ma poco utilizzabile altrimenti. I lombardi della zona a nord di Milano, che fabbricano una quantità enorme di mobili per l'uso nostrale e per l'esportazione d'oltremare, dinanzi a uno dei soliti magnifici tronchi di platano, perfetti, senza una

(Fot. R. Moscioni, Roma)

Un viale di lecci secolari nella Villa Barberini, a Castel Gandolfo.

(Fot. R. Moscioni, Roma

Gruppo imponente di cipressi nella Villa Falconieri, Frascati.

(*Fot. R. Moscioni, Roma*)

Quercie nella Villa Umberto I°, a Roma.

(*Fot. R. Moscioni, Roma*)

Pini nella Villa Umberto I°, a Roma.

carie nè una fallanza, amano dire che il legno del platano tagliato è d'oro nel primo anno, d'argento nel secondo e non val più nulla nel terzo, perchè non si conserva.

La quercia, nelle sue diverse varietà, è invece una essenza non meno preziosa per gli impieghi molteplici che magnifica nell'aspetto. La quercia rovere, il *quercus robur*, immagine della forza invitta, checchè ne dica l'apologo, che racconta della sua sconfitta di fronte alla canna curva nel vento, è veramente il gigante dei boschi, e quando non giganteggia ne è almeno la bellezza virile e armonica. Quì porto due esempi: la potente statura, l'ampio e protettore mantello nei campioni fotografati qui a fianco, mentre a pag. 5 l'incisione dà meglio l'apparenza della selva tranquilla dal fitto intreccio di rami, dove sembra nascondersi in sicuro uno sciame di uccelletti gorgheggianti intorno al fresco della fontana. Quanta diversità e pur che aria di famiglia in queste due maniere di quercia ed in entrambe che bellezza! Bisogna vederle di primavera al ridestarsi dei succhi, colla splendente foglia dal classico contorno, quasi trasparente, di un verde chiaro leggierissimo, che contrasta colla potenza dei rami maggiori e la forza delle minori ramificazioni! Bisogna vedere queste foglie nell'autunno, incupite dal solleone estivo, poi rosse scarlatte nei tramonti, poi di un giallo di ferro arrugginito persistente contro il gelo e le nevi. Oh la quercia è ben degna d'aver inspirato i poeti e d'esser commista al lauro per coronarli!

E la magnolia, esotica ma pur vigorosa, può formare da noi veri boschi, profumati acutamente allorchè le foglie carnose e candide dei suoi fiori si aprono al sole primaverile. Poi la foglia scura dell'albero si fa più levigata, coperta tutta di lucida cera che ne fa brillare la superficie dopo la pioggia. Pietro Magnol, botanico di Monpellier può essere contento di aver ricordato il proprio dal nome di questo bell'albero, (Vedi pag. 3).

Un altro albero ornamentale straordinariamente bello e vario di forma è il pino. Il pino da pignoli, il pino silvestre, il pino marittimo, il cembro e tanti altri sono tutte specie di uno stesso genere botanico. Mi basti ricordare quale magnifica nota il pino porta nel nostro paesaggio dell'Italia centrale e meridionale per metterlo nelle simpatie degli apprezzatori del bello. Qui a fianco riporto un angolo di quella villa Umberto I (già villa Borghese), su verso l'alto, ove la grandiosità dei pini nelle vaste praterie rasate mollemente, mosse in dolci ondulazioni verso i Parioli raggiunge il suo massimo. Uscendo dal Pincio dove i viali curati, sono fin troppo addobbati dai busti e dai cippi, dai monumenti e dai monumentini quasi leziosi e passando pel nuovo viadotto alla villa Umberto I, delle chincaglierie del Pincio rimane solo l'impressione buona, quella dei grandi nomi ivi ricordati. L'animo assurge alla grandezza dei ricordi e alla libertà dello spirito sotto la volta solenne che i pini stendono a grande altezza nell'azzurro del cielo. Si avverte intensa l'influenza dell'albero, il senso di calma e di serenità che si diffonde dal suo aspetto di incrollabile sicurezza, di grande forza vitale celata nel raccoglimento, di perpetuo diuturno lavoro mantenuto attraverso

(Fot. R. Moscioni, Roma)

Un cedro nella Villa Torlonia, a Frascati.

(Fot. R. Moscioni, Roma)

I cipressi della Scala del Lago nella Villa Falconieri, a Frascati.

gli anni nel silenzio vigile, nella vicenda alterna delle stagioni: immagine, quasi esempio simbolico di una severa, produttiva equilibrata vita umana.

E forse tra tutti il più melanconico e perciò il più suggestivo dei nostri comuni alberi d' ornamento è il cipresso. Io ne riporto qui parecchi esempî degni d'ammirazione. Qualcuno è di storica importanza, come i cipressi di Michelangelo nel cortile della Certosa, ora tramutato in Museo nazionale di antichità, all'Esedra di Termini in Roma. Orami questi cipressi sono finiti, e la grande memoria delle meditazioni michelangiolesche che ad essi si riattacca sta per sparire insieme all'ultimo tronco morente. Ancora a maggio, per alcune stagioni, le rose pendule dagli scarsi rami infioreranno colle migliaia di bocciuoli carnicini o pallidi quella rovina: rose su di una tomba che si sgretola. Pochi anni ancora e lo spettacolo meraviglioso di questa gioventù primaverile che sboccia appoggiandosi ad una decrepitezza non celata, destando pel contrasto la melanconica attenzione dei visitatori più sbadati, non sarà più. Quegli alberi avranno cessato di educare.

Qualche altro cipresso è il vetusto e ammirabile segnacolo di un punto di vista panoramico eccezionale, che dalla presenza dell'albero ritrae come una nota d'individualità che l'uomo non affrettato ha sempre pensato di associare al proprio soggiorno. Qui (vedi pag. 5) dal convento di Sant'Antonio sopra Rieti immensa la vista spazia su quella conca che i romani chiamarono per antonomasia la Valle delle Rose, ma l'occhio dopo d'avere ammirato tanta vastità si raccoglie con piacere sulle chiome ancor folte dei cipressi che circondano il santuario. E altrove sono i cipressi scenograficamente posti accanto ai monumenti come alla Villa Umberto I (vedi pag. 4) o colossali, frondosi, eretti ad altezza eccelsa come ad un cancello interno della Villa Falconieri (pag. 6) oppure raggruppati in macchie così pittoresche come nella Villa Falconieri stessa (pag. 7 e pag. 9) da parere immaginazione di artista che colla libertà del pennello abbia trovato combinazioni fantastiche di un pittoresco senza possibilità.

Ed è invece realtà. Realtà che soggioga e trascina ogni spirito alla meditazione. Entro quei macchioni, per farne una scena ultramondana mancano soltanto delle fantasime. Ma aggiratevi in quella pace nel chiarore lunare e ditemi poi se dal muto linguaggio della pianta non siete stati scossi e cercati a fondo nell'esser vostro quanto dall'eloquenza del più alto poeta!

E poichè dissi della forza della quercia, della imponenza del platano, della leggiadria della magnolia, della venustà del pino, della mestizia del cipresso aggiungo della severità e della potenza del leccio. Questo albero caratteristico se non raggiunge la dimensione della rovere, ha però su di essa il vantaggio di un portamento ancor più robusto. La sua ricchezza di grossi rami poderosi e rigidi, la contorsione elegante, quasi di olivo, del suo legname sano, la ispida e pur graziosa foglia sua che si addensa in cupe e impenetrabili volte, ne fa per eccellenza l'albero che dalla roccia montana ove rappresenta la quintessenza dell'indipendenza selvaggia e vittoriosa passa senza alcuna modifica, senza la minima transizione di varietà o di colore o di sviluppo al giardinaggio ornamentale. Nulla è misterioso, calmo e solido come un porticato di lecci che s'abbracciano in alto di quì e di là di un viale di gran villa. Due tipici esempi ne porto qui (pag. 3 e pag. 7). Non certo più sicure sarebbero delle colonne di granito che quei tronchi poderosi ove nè parassiti, nè forami insidiosi possono albergare. Non certo archi di vivo sarebbero più immobili agli uragani di quei rami che si stendono fraternamente le braccia vivi e vegeti ed immobili.

Così e anche altrimenti in cento modi è la pianta: piace ed educa sempre. Così mi hanno aiutato le arti grafiche d'oggi a portarne qui nella nostra *Rivista* qualche campione, (fornitomi dalla cortesia del signor Romeo Moscioni) perchè cominciando l'anno nuovo col presentare questa rassegna d'alberi si sviluppi e cresca nel cuore dei lettori quel sentimento che ci proponiamo di coltivare con uno scopo pratico e patriottico: l' amore dell' albero, primo passo all'amore del bosco.

L. V. BERTARELLI.

Rimboschimento e Navigazione Interna.

L'on. Bertolini ha sciolto ora con molto onore la parola e l'affidamento che ci aveva dato e gliene va resa lode amplissima perchè i due argomenti — che tutto riassumono il problema idraulico dei nostri monti e dei nostri fiumi — lo meritavano davvero.

E' ben noto che da noi — forse per altre ragioni tecniche o per peculiari condizioni idrauliche dei nostri corsi d'acqua — la difesa dei fiumi, nel loro corso inferiore, ebbe per scopo e per mezzo di circoscrivere ed infrenare le acque in un letto di piena — in una zona di inondabilità, — mediante opere arginali che continuamente si son dovute rialzare per seguire il letto del fiume che pure, ad esempio nel Po, si rialza, e in qualche punto sovrasta la campagna circostante.

Non si è dunque impedito il prodursi del fenomeno, ma si è cercato di guidarlo, di incanalarlo, di renderne meno perniciosi gli effetti.

Nessuna preoccupazione si è avuta per le cause prime, per le origini sue.

Ma ora le nuove disposizioni di legge, seguendo quanto si va facendo all'estero, in Austria, sopratutto ed in Germania, preconizzano un nuovo sistema.

La lotta si porta là dove sono le origini del male, nei bacini montani, mediante il rimboschimento, con la costruzione di serbatoi, di briglie, e di altre adatte opere di sistemazione idraulica, intese a trattenere l'acqua degli alti versanti, o lasciarla defluire lentamente.

E così, mentre si salvano le terre del piano dalle piene, si inizia l'opera di redenzione dei nostri monti.

Le acque dei torrenti scenderanno più chiare e limpide ai fiumi portando quindi a questi non più le ghiaie che ingombrano ora il corso, ma un valido contributo alla maggior loro navigabilità.

A tali provvide istituzioni e ad integrazione loro il ministro Bertolini ha aggiunto una legge speciale sulla navigazione interna, della quale se giudizio ancora non si possa dare, perchè troppo affrettato fu il nostro esame, si può però credere — dalle sue linee generali e dai principî che la informano — che le nostre vie d'acqua ne avranno finalmente una direttiva sicura a riprendere quel posto, fra i nostri mezzi di trasporto, che loro spetta.

M. Beretta

LE LANGHE E IL MONFERRATO

Stemma degli Aleramici.

Il colle di Cadibona tra le Alpi liguri e l' Appennino, quello di Nava o, meglio ancora, l' altro di Tenda nelle Marittime, il gomito che fa il Po presso la città di Chivasso e il borgo di Bassignana tra il Po e il Tanaro, poco più su del luogo in cui questo si mette nel gran fiume, sarebbero i quattro punti angolari d' un gran tavolato, nella sua massima parte formato dalle terre che si chiamano Langhe e Monferrato.

Il paese è vario di monti non molto alti nelle Langhe e dolci di pendio, quasi senza nulla delle asprezze dei veri sistemi montagnosi, nel Monferrato. Il Tanaro divide questo in Alto e Basso. E l'Alto presenta una serie di monti quasi paralleli e diramati per le Langhe dalle Alpi liguri marittime in giù, verso la media valle del Tanaro; invece il Basso, tra la media valle del Tanaro e il Po, è tutto colline parallele al corso di questo. Quelle colline sono assai basse dappertutto, salvo che si elevano a 653 metri nella cima di Superga e 716 nel Bric della Maddalena, i cui fianchi cadono ripidissimi nel Po che scorre ai loro piedi. Esse sono formate di marne micacee alternate con calcare, coperte d'altre marne azzurrognole e di sabbie gialle; terre buone a tutte le colture, specie della vite che ivi prospera e dà vini che vanno famosi per tutto il mondo.

Carta topografica del Monferrato e delle Regioni finitime.

Nell'Alto Monferrato e nelle Langhe, la composizione del terreno è somigliante a quella delle colline del Basso, fino a un certo segno, e vi dà gli stessi prodotti. Ma dove le colline salgono a colli, e più verso le Langhe cominciano a crescere monti, vengono i grandi boschi di roveri; di castagni, di faggi e verso le Alpi liguri anche le abetaie.

Tutta la regione fu dapprima popolata di liguri, gente di antichità così grande che non se ne potè con certezza rintracciare l'origine. Ma si sa che erano fortissimi. I greci e i romani dicevano che le donne di quei paesi erano gagliarde come altrove gli uomini; che la terra stessa educava quella gente a venir su forte, perchè non fruttava se non bagnata di sudore; che i liguri erano avezzi a patire, rotti a ogni fatica, forti nelle armi. Difatti quando i romani vollero occupare le terre dei liguri, dovettero faticarvi due secoli in piccole guerre, e alla fine vi riuscirono nel tredicesimo anno dell'era cristiana. Allora innalzarono un trofeo di marmo in quel luogo che chiamiamo Turbia, nelle Alpi liguri, dove queste sono alte appena cinquecento metri dal livello del mare, e nel trofeo scolpirono: *Fin qui Italia; di qui in là Gallia*. A Turbia si vedono ancora i segni di quel trofeo. E anche vi si vede una torre costrutta sulla via Aurelia dal console Emilio Scauro. Pare anzi che il nome di Turbia venga appunto da quella torre, perchè i romani la chiamarono: *Turris in via*.

Dunque nel versante delle Alpi liguri marittime, che mette alle Langhe e al Monferrato, i liguri Vagienni popolavano le terre tra l' alto corso del Po e l' alto Tanaro; tra il Tanaro e la Bormida stavano gli Epanterii; nelle basse valli, là dove poi sorsero Acqui e Alessandria vivevano gli Statielli; nell'astigiano gli Euburiati, e vicino a questi formavano altre piccole tribù i Celelati, i Cerdinati, gli Ilvati, liguri tutti.

A duemila anni di lontananza, vengono ancora da quei paesi, lavoratori e soldati che portano lo stampo della loro vecchia stirpe. Disse un dì Garibaldi che tra i migliori uomini condotti in guerra da lui, furono quelli della sua legione d'America, langaioli e monferrini quasi tutti. Non avevano mai bisogno di nulla, sapevano privarsi di tutto, mai che si udisse da loro una lagnanza, mai che dessero segno di stanchezza. E non si fa per dire, ma erano di quelle terre molti ufficiali che le loro nobili vite gettarono nelle nostre guerre africane.

Il paese dirozzato dai romani, sotto i quali faceva parte della IX regione, ricadde dopo le invasioni barbariche, e deve essere stato tristissimo a viverví nel medio evo, dalla quale età, traverso a storie di dolori lunghissimi, uscì col nome di Monferrato, accompagnato a quello degli Aleramici che vi ebbero signoria, gente il cui fato fu « *salire i luminosi fastigi della potenza e della gloria, solo per ruinare nella morte* ».

Con queste belle parole Giosuè Carducci chiudeva nel 1883 un suo scritto sugli Aleramici, riempito da lui di erudizione con l'agilità sua di lirico. In esso innestò la leggenda di Aleramo e di Adelasia, avendo tentato, come egli disse, di narrarla *nel bellissimo italiano dei vecchi novellieri*. Aveva cavata la materia da una sequela di scritture antiche e moderne; e finito di dire la leggenda, vi fece su la più sapiente riflessione che fosse mai stata fatta su cose di nostra gente e insieme di gente tedesca. « Di rado, disse, o non mai, le origini della nobiltà castellana e delle dinastie marchionali, furono trasfigurate nella idealità romanzesca più simpaticamente che in questa leggenda, dove la gente degli oppressori stranieri è riamicata nell'oscurità del lavoro, nella carità del dolore, nella serenità del valore, al popolo oppresso ». Vero è che avevamo già inteso a cantare su questa corda il coro di Ermengarda di A. Manzoni; ma nella prosa del Carducci la corda, per dir così, trova miglior corpo di risonanza, e il concetto vibra più franco e pieno come, per altro, dalla contenenza della leggenda gli doveva venire.

Mette conto di riassumerla qui, almeno per chi la ignora; ma senza trascrivere dalle pagine del Carducci per non guastarle.

Dunque pare che Aleramo fosse disceso da uno dei guerrieri franchi che Carlo Magno aveva piantati in Italia, dopo la sua vittoria sui longobardi. Ma invece la leggenda dice che era un cavaliere della Corte d'Ottone il grande, amato da Alasia o Adelasia, figliuola di quell'imperatore. Povero cavaliere, Aleramo non poteva sposare quel suo amore; perciò i due giovani, per non disperarsi, fuggirono assieme dall'Alemagna. Traverso a monti e pianure, se ne vennero tapinando per mesi e mesi fino alle montagne della Liguria; e quando dalle cime di quelle montagne videro il mare, credettero d'esser giunti ai confini del mondo. Dunque potevano starvi sicuri! Ma erano tanto poveri che dovettero mettersi rassegnati a vivere in una grotta; e la grotta era, chi dice in Val di Tanaro a Pietra Ardena, chi presso Montenotte in certi boschi dove la gente del paese va ancora a vederla.

A Leopoldo Marenco, geniale romantico, quarant'anni fa, quando mandò per le scene « Aleramo Falconiere », piacque metterlo a Pietra Ardena, forse per amor della sua Ceva, della sua valle del Tanaro e del padre suo Carlo, tragedo ancor in bella fama allora per il suo *Berengario*. Quanti obliati romantici in quest'Italia che va avanti ingrata alla bell'arte da cui pur furono tenuti in alto i cuori e le armi!

Stemmi delle città d'Alba, Acqui e Nizza Monferrato.

Aleramo procacciava il pane facendo carbone e allevando falchi pei signori dei castelli là intorno; e Adelasia, povera figlia di imperatori, attendeva col suo gran cuore alle cure domestiche, come una campagnola che non avesse mai fatto altro. Intanto erano venuti loro due figli che crebbero belli e gagliardi e virtuosi. Il padre gli ammaestrava nelle armi, ma di nascosto, che nessuno, neppur de' boscaioli là intorno, sapesse nulla. E i due giovanetti erano già buoni alla guerra quando i Saraceni, che tenevano le terre nel Nizzardo, vennero a devastare quelle delle Langhe, giù fino al Po e oltre. Allora Aleramo partì con quei due figli, che nei combattimenti furono sempre dei più prodi e più fortunati.

E un giorno che l'Imperatore, venuto a combattere egli stesso contro i Saraceni, rimase ferito, il caso volle che fosse portato nella grotta di Aleramo. Ivi l'aspetto nobile di quel carbonaio e de' suoi figli, la dignità di quella donna che, riconosciuto il padre tremava fra la paura e il desiderio di palesarsi, fecero nascere dei dubbi all'Imperatore. Questi interrogò, ascoltò

sentì forse la voce del sangue; e infuriò prima, poi ebbe pietà, scusò, perdonò, riconobbe Aleramo per genero, benedisse Adelasia e i nipoti e diede loro le terre dalla Stura all'Orba, dalle Alpi liguri al Po.

Un'altra branca della leggenda, quella seguita dal Carducci, fa invece partir Aleramo dai Monti liguri per andar alla guerra in Lombardia dietro al vescovo d'Albenga, vassallo dell'impero. Nella qual guerra Aleramo fece cose grandi d'armi contro Brescia assediata e grandi pure di cavalleria a sollazzo dell'Imperatore, tanto che il vescovo suo signore volle sapere chi egli fosse. E poichè Aleramo gliel'ebbe detto, il vescovo lo ridisse all'imperatore che infuriò, minacciò, si placò, ricevette in grazia e con grandissima tenerezza Adelasia, il genero e i nipoti, ai quali tutti diè il cingolo della cavalleria e consegnò il simbolo della milizia con la balzana di color rosso e bianco, che doveva essere il segno del valore e della fede di tutti gli eredi del seme di Aleramo ». Vinta poi Brescia, l'imperatore, venuto ad una delle più vecchie città dell'impero, Ravenna, ivi conferì la dignità di marchese ad Aleramo e a tutti i suoi. « E gli concesse che fosse suo quanto egli in tre giorni potesse correre a cavallo di quella terra montuosa che è in Piemonte. Ed egli, montando in tre giorni tre cavalli velocissimi, e cavalcando sempre di forza dì e notte, percorse tutte le contrade intorno *a dove poi fu Alessandria, intorno a Savona, a Saluzzo al Monferrato* ».

Questo tratto d'epica semplicità il Carducci lo levò dalla *Cronaca latina* di Galvano Flamma, frate predicatore milanese, che morì nel 1340. Ma ad un altro predicatore, Iacopo Bellingeri d'Acqui, che finì di scrivere nel 1334, trasse che Aleramo « cavalcò tanto a forza, che al secondo giorno il cavallo gli stramazzò sotto presso a un luogo detto Arenorio ». Il popolo monferrino, segue a dire il Carducci, favoleggia come Aleramo volle prima della gran corsa ferrare il cavallo, e che, non trovando gli strumenti a ciò, adoperò un mattone che nel volgare del paese è detto *mun*, e così il cavallo fu ferrato, *frrhà;* onde il nome di Monferrato.

Le nonne paesane che avevano vissuto la loro giovinezza avanti che venissero in Monferrato i francesi del Buonaparte, narravano questo particolare del mattone con evidenza ancor maggiore che non quella del Carducci. Esse vi credevano fermamente. E noi fanciulli che le udivamo, sentiamo ancora un'onda della viva gioia che ci metteva nel sangue quell'umile parte del racconto, per cui tutto il resto ci pareva ancora più nostro e più grandioso. E siam grati al poeta che nel rilevarlo, non temè di disabellire la sua prosa.

* * *

Da Aleramo discesero e regnarono in Monferrato per più di tre secoli, Ottoni, Enrichi, Bonifazi, Guglielmi molti, fino al settimo di questo nome che fu detto *Spadalunga*. Alcuni di quei signori tennero la loro corte in Acqui o in Alba; i più stettero in Occimiano, Trino, Chivasso, Mondovì, Moncalvo, Pontestura. E mandarono dei loro alle Crociate, più di ogni altra casa principesca d'Europa.

Spadalunga regnò trentasei anni, capo dei Ghibellini, odiato dalle città guelfe che, con Asti alla testa, vollero togliergli Alessandria. E gliela ribellarono. — Egli vi corse per domarla. Ma il popolo ribelle lo prese prigioniero e lo chiuse in una gabbia di ferro, dove lo tenne due anni, e ve lo lasciò morire. Giovanni I, figlio di lui, volle vendicarlo e mosse contro Alessandria; ma gli alessandrini, aiutati dai Visconti, gli invasero, gli devastarono il Monferrato. Così i suoi sudditi patirono danni che, come disse Dante, fecero piangere Monferrato e Canavese. Eppure lo amavano quel loro marchese tanto che, stranezza di tempi, quando egli nel 1305 morì, uccisero il chirurgo che non aveva saputo guarirlo.

Stemma dei Paleologi, marchesi del Monferrato.

* * *

Nei tre secoli e mezzo incirca che durò, la famiglia Aleramica si spezzò in molte casate, e ne vennero quelle dei marchesi di Savona, di Ponzone, di Incisa, di Busca, di Saluzzo, di Ceva, di Clavesana e Del Carretto. Queste famiglie, spartitesi ancora in altre e in altre, incastellarono tutte le Langhe e il Monferrato, e perciò quelle terre sentirono il feudalismo co' suoi beni e i suoi mali, più di tutte le altre d'Italia.

Ma via giù pei secoli a venire a noi, molte di quelle casate impoverirono, pel mutar dei costumi, delle leggi e della vita. Ve ne furono i cui uomini discesero a lungo andare tra l'umile gente, fino a divenir lavoratori dei campi, mulattieri, artigiani.

Ancora mezzo secolo fa, non era strano incontrare uomini che tra loro si salutavano rispettosamente dandosi a vicenda del signor cavaliere. Scrive anche il Carducci d'avere ciò inteso da Quintino Sella. Ma io conobbi uno di quegli uomini cui tutti riverivano cavaliere e che si procacciava da vivere portando a dorso di un suo mulo, tabacco, sale, olio, ai villaggi dove non si poteva andare per via da carri.

E ben altri conobbi; conobbi te che nell'esigua fortuna, portavi dignitoso il nome de' tuoi avi, o Edgardo Del Carretto, dolce com-

pagno mio dei verdi anni che vivemmo insieme quando rinverdì la primavera d' Italia. Uscivamo dalla nostra val di Bormida, per discendere in Alessandria, dove si facevano grandi adunate di gioventù, e passando salutavamo le torri dei castelli che erano stati dei tuoi, Brovida, Santa Giulia, Ponti Sessame. E non eri mesto! In Alessandria trovavamo lombardi, emiliani, veneti, toscani, a frotte, venuti a porsi per la guerra liberatrice insieme coi nostri piemontesi e coi gran soldati di Francia aspettati, contro l'Austria allora enorme e minacciosa. Tu poi vedesti i reggimenti austriaci vinti fuggir da Palestro, o gracile e prode amico, e militasti da allora tutta la tua giovinezza e il forte della vita per la patria, che si veniva allontanando sempre più dalla forma dei tempi onde i tuoi avi avevano preso grandezza. Ora dormi, o colonnello, dormi nel nostro cimitero, o ultimo vissuto d'una gran gente; ed io che scrivo degli Aleramici, benedico quest'ora e bacio la carta su cui ho messo il tuo nome, mio dolce morto che aspetti.

***

In quanto alla gran signoria del Monferrato, morto quel marchese Giovanni I, questa passò a Violante o Sobauda, che era andata sposa anni avanti ad Andronico Paleologo in Costantinopoli, dove fu chiamata Irene. Donna di grandi spiriti, mandò il suo secondogenito Teodoro a raccogliere l'eredità di Giovanni I insidiata e contesa da parecchi principi finitimi. Ma il giovane Paleologo, aiutato dai genovesi, vi si potè mettere in possesso. E dopo di lui regnarono nel Monferrato tre altri Paleologhi uno dei quali fra i trambusti del tempo prese Casale, vi piantò la sua corte e ne fece una delle fortezze allora più sicure. L'ultimo di quei Paleologhi morto nel 1583 senza figli maschi, lasciò erede del Monferrato la figlia Margherita, giovinetta di 23 anni su cui avevano gettate le sorti molti principi. E il duca di Milano la voleva per sè; e Carlo V di Spagna voleva darla al conte Palatino; e il re di Francia al marchese di Saluzzo. Ma poi, per mutato favore di Carlo V, l'ebbe Federico Gonzaga. Povera giovinetta! Margherita andò a Mantova a patirvi le insolenze di Elisabetta Boschetti concubina dello sposo, e da quel suo Federico si partì poi, per tornarsene a vivere grama in Casale, triste madre lontana da figli tristi.

Quei Gonzaga erano già ben degeneri da quello di lor gente che, settant'anni avanti, aveva condotto l'esercito di Venezia e della lega in Valle del Taro per chiudere le vie del ritorno a Carlo VIII, e punirlo d'aver oltraggiata l'Italia. Da quel prode in poi c'erano già stati altri Gonzaga che per essere fatti da marchesi duchi, s'erano prosternati bassissimi a Carlo V; v'era stato sin quello che al monarca spagnolo aveva detto di levarsi d'attorno tutti gli italiani, uomini vili, infingardi, traditori!

I Gonzaga adunque tennero il Monferrato meschinamente. Perciò sul bel paese misero gli occhi i duchi di Savoia che invece crescevano di nome per i loro bei fatti di guerra. E del 1631, nella pace che seguì ad una delle sciagurate guerre combattute tra francesi, spagnuoli e tedeschi pel possesso del Monferrato, la parte di questo che sta fra il Po e il Tanaro, fu data al duca di Savoia. Il resto rimase ancora ai Gonzaga. Ma nel 1707, dopo la lunghissima guerra per la successione spagnuola, l'imperatore si prese Mantova e diede quel resto del Monferrato a Vittorio Amedeo II. Così la casa dei Gonzaga finiva in nulla, e il duca di Mantova spodestato moriva oscuramente a Padova l'anno appresso.

Spariti così i Signori, entrato il paese a far parte d'un altro Stato più grande, legge storica per cui a lungo andare si rifece l'Italia, del vecchio non gli rimase che il nome.

Toccando al qual nome, e lasciando andare il bello da poesia primitiva di quel *mattone* che Aleramo adoperò a *ferrare* il suo gran cavallo; venga poi da *ferax*, venga poi da *farro*, per l'abbondanza di questa sorte di biada, è forte, piace e dà buona idea degli abitanti.

Divenuto il Monferrato dal 1707 nel dominio di Casa Savoia, per la parte presa da questa nella guerra di successione spagnuola, i feudi imperiali delle Langhe le furono poi dati nel 1738, nella pace di Vienna, per altra sua parte presa nella guerra di successione polacca. Così nella metà del settecento quelle terre si erano messe di cuore in ubbidienza consapevole e forte.

Stemma dei Gonzaga, marchesi del Monferrato.

E quando nel 1793, gli eserciti della repubblica francese, invasa la contea di Nizza, si provarono a varcar le Alpi marittime per calare nella valle del Po e marciar su Torino, si vide che cosa fosse quel piccolo mondo del Monferrato, e che sorta di soldati dava al suo re, per la difesa della patria.

Tra gli altri reggimenti ce n'era uno tutto d'uomini della bassa valle della Bormida e delle Langhe. Lo comandava il conte di Calvignano con ufficiali che portavano i più bei nomi della nobiltà paesana. E quel reggimento si chiamava da Acqui. Lo avevano messo a guardar il colle di Braus, nelle vicinanze di Tenda, e il reggimento aveva fortificato tutto il colle con grande amore, perchè da quell'altezza, volgendosi indietro, i soldati vedevano le torri delle loro Langhe e fin quelle dell'alto Monferrato. Avrebbero mai lasciato passare i francesi che venivano a spiantare le loro famiglie? Piuttosto la morte!

E l'otto giugno, i francesi si presentarono, molti, risoluti, baldanzosi come è lor costume in guerra. Salivano in tre colonne formando tanaglia, per serrare il reggimento ai lati e sfondarlo nel mezzo. Ma Acqui stette fermo, senza far fuoco, a vederli salire. Come erano arditi! Venivano con gli schioppi a tracolla, quasi per gioco. La tentazione era grande, eppure Acqui aspettò tanto, che parve che i francesi fossero già troppo sotto. E allora cominciò i suoi fuochi di battaglione, per gettarli indietro. Ma i francesi non diedero un crollo; anzi eccitati da quel fuoco, avanzarono ancora su, sino a piè del ridotto, sempre con gli schioppi a tracolla, come se avessero solo voluto giungere a pigliarsi al petto con quei bravi nemici. Alla fine cominciarono anch'essi il fuoco. Il valico si copriva di fumo e di lampi come quando vi fa tempesta, e di tra quel fumo e quei lampi i francesi gridavano: « Acqui bravo! Bravo Acqui! Certo gloriavansi di aver da combattere contro gente così valorosa. Ma batti e combatti, non poterono rompere, e finì che dovettero tornarsene in fuga. Allora giù per quei burroni si rovesciò sui loro passi la morte.

Conî dei Gonzaga, marchesi del Monferrato.

Di quella difesa si parlò nel Monferrato lunghissimo tempo, sino al 1848, anno in cui fu veduto qualche fiero vecchio, più che settuagenario, mordersi le dita perchè non lo volevano lasciar andare alla guerra di Lombardia. La gente però ammirava e diceva: « E' uno di quelli che da giovane difesero il colle di Braus! ».

Ma il gran valore e le difese come quelle di Braus, durate per tre anni un po' per tutti i passi delle Alpi marittime, non salvarono il Piemonte dall'invasione francese, perchè venne Buonaparte, guerriero di genio italico, ed egli le Alpi nemmeno le tentò. Venne lungo la Riviera, passò Oneglia, Albenga, Finale, Savona; pareva che volesse tirar diritto verso Genova, per andar a passar l'Appennino ai Giovi e di là calar in Lombardia; e invece montò su improvviso da Savona a Montenotte, vi trovò gli austriaci, li cacciò via: discese a Dego in val di Bormida, ove li ritrovò e li mandò rotti addirittura in fuga. E allora si volse a dar addosso ai piemontesi. Li ammirò nella difesa che fecero di Cosseria, ma vinse, andò avanti. Oh! alture di Montezemolo, oh vista! Vide egli e mostrò ai suoi soldati un declinare di colli sempre più bassi fino a un fondo di pianure che parevano mare. E oltre quelle pianure mostrò loro una linea di montagne, le cui cime si profilavano nell'aria, azzurre più dell'aria. Quelle pianure erano il Piemonte e quelle montagne le Alpi! Ora dunque essi erano di qua dalle Alpi senza aver faticato a passarle. Quell'italiano li aveva condotti in Italia girando le Alpi.

Quattro anni appresso, non più Langhe non più Monferrato. Buonaparte divenuto Napoleone imperatore, quando unì il Regno di Sardegna alla Francia, con fare grandioso chiamò quelle terre i Dipartimenti di Montenotte, del Tanaro, della Stura. E fu anche grandioso nel mettervi mano a ponti, strade e a quant'altro vide di buono per le genti di quel cantuccio del mondo. Le strade battute dai suoi eserciti per entrare in Piemonte, erano ancora su per giù quelle che s'avevan fatte i romani; ma egli le trasformò nelle grandi vie che misero da Savona per val di Bormida ad Alessandria, e per i contrafforti delle Alpi liguri da Millesimo a Ceva, a Bra, a Torino.

I quattordici o quindici anni di Napoleone furono poi pieni di cose grandi, ma spesso terribili: perciò alla sua caduta il Monferrato tornò volontieri nel dominio dei suoi re. Ma nel 1821 venne un giorno che per le valli del Monferrato e specie per quelle della Bormida orientale, passò gente afflitta da un grande ed alto dolore. Erano giovani dall'aria signorile, uomini nel forte dell'età, ve n'erano anche di già quasi vecchi. Alcuni vestivano da soldati piemontesi, e questi parevano più mesti di tutti. Da dove venivano, dove andavano? Lo sapevano, ma un po' confusamente, i popoli della vallata. Sapevano che erano i vinti della rivoluzione di Torino e d'Alessandria, e che andavano verso il mare di Savona per trovarvi da imbarcarsi all'esilio. Quei profughi aprivano l'era nuova d'Italia.

E andarono in Ispagna, in Francia, in America, in Grecia, a lavorare, a patire, a com-

battere, a morire. O nobile nostro sangue del 1821, sparso pel mondo! Non vi fu neppure uno di quei forti che, nella miseria dell'esilio, abbia offeso con mal fare che fosse, il buon nome italiano.

Poi furono anni lunghi di tristezza, di tedio, fino al 1848. Ma allora che scoppio alla notizia della rivoluzione di Milano! Pareva che passassero nell'aria fiamme d'incendio, e per le case non si parlava d'altro che della gran vittoria dei milanesi.

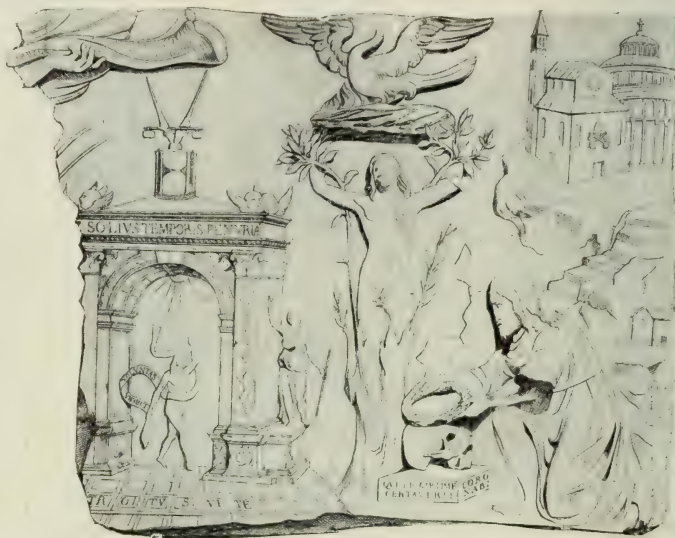
Piange il cuore ancora adesso a dirlo, tutte quelle gioie dovevano volgersi in pianto pochi mesi di poi. E un giorno del 1849, quando non vi si sapeva ancora nulla della sconfitta di Novara, per la valle della Bormida passò Carlo Alberto, incamminato al suo triste esilio. Ma non morì la speranza. Già nel 1851 l'esercito piemontese era messo a dar una prima prova del suo rifacimento in una grande manovra, simulacro della battaglia napoleonica in Montenotte. Nel 1855 una parte di quell'esercito partiva per la Crimea e vi levava gran fama di virtù militari. E subito dopo il ritorno di quella spedizione, per tutto il Monferrato e per tutto il Piemonte, girò gente a raccoglier denaro, poco quanto si fosse, fosse pur un soldo da ogni persona, per i cento cannoni d'Alessandria. Cento cannoni? Ma perchè? domandarono i semplici, le donniciole, i vecchi. « Per farsi sentir dall'Austria! » rispondevano i raccoglitori. E la gente capiva, dava il soldo e sentiva che per la via lontana della Crimea s'era forse trovata quella di Lombardia. I giovani colti dicevano già addirittura quella d'Italia.

Frammento del Monumento di Maria di Savoia, marchesana di Monferrato, morta nel 1493 sepolta in S. Francesco di Casale.

E le sorti furono poi gettate in quel grande anno 1859, in cui spiravano trecento anni giusti della servitù della patria. Il 20 maggio di quell'anno alcuni squadroni del reggimento che portava il nome di *Monferrato*, con altri che portavano il nome di *Novara* cavalcavano nelle pianure di Montebello, in faccia a un esercito austriaco entrato in Piemonte da prepotente. Cavalcavano pochi ma sicuri, ma risoluti d'arrestare quell'esercito ad ogni costo, pieni dell'animo della patria che ogni semplice milite sentiva in sè. Bisognava mostrar al mondo che cosa fosse il cuore italiano. E cominciarono i loro assalti. Investivano, ferivano, si ripiegavano a rifarsi; tornavano uno squadrone dopo l'altro, e chi moriva, moriva. Ma gli austriaci non poterono avanzare, tenuti là fermi, finchè giunsero i francesi a disfarli. « Monferrato: Monferrato! » Questo era stato grido di seicento anni addietro alle Crociate; e fu il grido della bella battaglia, che nel 1859 cominciò la liberazione della patria italiana. Gloria ai cavalleggeri di Monferrato!

Del vecchio nome si fregia ancora quel reggimento, in cui si parlava sol piemontese e monferrino, e in cui si parlano adesso tutti i dialetti del nostro grande paese.

E lasciamo andare i vini deliziosi che vanno per tutto il mondo con quel buon nome di Monferrato; lasciamo andare, perchè già li celebra chi li beve.

Ma cosa ancor bella va per l'Italia; l'antica, popolare, umile *Monferrina*, sonata e danzata nelle aie, nei prati, nelle case del popolo e anche nei saloni dei grandi. E' una sonata di poche battute con certa compostezza di movenze perchè il suo motivo, per allegro che voglia essere, esprime sempre una vaga tristezza. Fa pensare a un mondo antico di castelli, di signori, di servi, di povera plebe, a cui non doveva essere lecito neppur di rallegrarsi senza timore. Eppure è così dolce e cara melodia! I monferrini che nel 1860 capitarono a guerreggiare nelle Marche per liberarle, la udirono inteneriti nelle feste geniali di quelle cittadelle laggiù vissute nella servitù aspettando. E quasi parve loro d'esser nelle loro terre, da cui sentivano d'esser lontani lontani e pensavano sempre che quella sonata monferrina divenuta laggiù quasi natia, come tant'altre somiglianze di costumi marchigiani coi loro, forse venivano da antiche relazioni tra le corti del Monferrato e quella d'Urbino, maestra di gentilezze. Non piccolo segno di fratellanza antica. Ma c'è qualcosa di ancor più caro a pensarci: un siciliano d'ingegno alto e di cuore, non raccolse i canti popolari del Monferrato? Chi gliene suggerì l'idea? Grazie, o Giuseppe Pitrè, grazie! Se sapeste! Di quel Monferrato navigarono coi Mille alcuni che sotto il cielo della vostra isola, dove pure ammiravano la dolcezza dell'idioma vostro, cantarono nelle marcie notturne i canti cari delle loro valli. E in Gibilrossa esultarono, cogliendo sulle labbra dei siculi certe lor voci paesane, lasciate di sicuro dai monferrini cortigiani di Adelaide di Monferrato, condotta sposa nell'isola dal gran conte Ruggero. Fusi coi nativi, con greci, arabi, normanni, quei gentiluomini parlavano dalla lontananza di sette secoli per bocca dei *Picciotti* che in Gibilrossa gridavano « Italia! »

G. C. ABBA.

Cessava allora di nevicare — in quel lento crepuscolo d'inverno — e la mia camera s'immergeva nell'ombra, che a tratti qualche vermiglio bagliore di bragia interrompeva dal focolare morente.

Fuori la luce indugiava. Pareva che una blanda fosforescenza errasse su quello strato soffice di neve che ovattava ogni cosa — gli oggetti come i suoni e le idee — che marcava in candido una nuova fantasia di rabeschi sull'irta mole del Duomo e listava d'argento i nudi rami degli alberi bizzarramente istorianti lo sfondo scialbo del cielo.

Di fronte alla mia finestra le vetrine d'un negozio di giuocattoli s'andavano punteggiando di fiammelle.

— A proposito... — mormorai.

Mi ricordavo in quel punto d'una promessa fatta ad un mio nipotino; ma mi sovvenni pure che precisamente in quel giorno ricorreva l'Epifania.

Di giuocattoli al piccino non ne dovevano certo mancare.

E così, pensando alla gioia del bimbo, immaginandomi la felicità rumorosa, che in quel dì e proprio in quell'ora, esultava in tante piccole e graziose creature ed illuminava d'un puro raggio tante abitazioni umane, i ricordi mi condussero — senza che neppure mi rendessi conto per quale trapasso d'associazione — a' miei primi anni, alle attese ansiose del momento sospiratissimo, alle fantasticherie ingenue che solevo ricamare sulla natura, sulle abitudini e sui gusti dei munifici e misteriosi Re Magi.

Quella evocazione di cose remote e serene nel raccoglimento e nella tepida penombra che regnavano entro la mia cameretta, quasi mi cullava, ed un lieve assopimento scese a poco a poco sulle mie palpebre.

Improvvisamente un rauco strido di cornetta automobilistica mi scosse. Di lì a poco udii un picchio discreto alla porta. Corsi ad aprire.

Un vecchio dalla statura imponente si presentava alla soglia. Una barba canuta e di mosaica fluenza gli scendeva sul petto. Portava la maschera e la pelliccia dello *chauffeur*.

— Lei è il signor...? — e disse il mio nome.

— Per servirla.

— Ne ero sicuro. Ritornavamo dalla nostra annuale peregrinazione — poichè il nostro periodico lavoro è ormai compiuto — quando, passando a caso per questa via, pensammo di chiedere ospitalità ad un vecchio amico che probabilmente non si è del tutto scordato di noi. Faremo una breve tappa qui da lei; una buona fiammata ci rimetterà in istato di continuare la strada. Permette? Questa nevicata ci ha letteralmente intirizziti.

Scosse la neve dal berretto e dagli abiti, e s'avanzò.

Io stupito dai modi perentorî del mio strano visitatore, stavo per obbiettare che forse m'aveva scambiato per qualcun altro e che non avevo l'onore di conoscerlo — ma egli non me ne lasciò il tempo.

— Gaspare, Baldassarre, venite pure innanzi — chiamò rivolto alla porta — questo signore crede di non riconoscerci pel fatto solo che non ci ha mai visti. Ah, miseria degli uomini, che s'immaginano d'essere dei saggi limitando il mondo entro la piccola cerchia dei loro sensi fallaci!

In questa apostrofe, per quanto stravagante, v'era però un accento di profonda e paterna bonarietà.

Due figure si staccarono dal fondo del pianerottolo ed entrarono. L'altro, senza tante cerimonie s'era levata la pelliccia, e buttata nel caminetto una fascina di legna minuta, si sedette innanzi al fuoco, invitandoci a fare altrettanto.

Io ero semplicemente trasecolato dalla singolarità di quella scena. Non seppi far altro che chiedergli, balbettando:

— Ma lei... scusi, chi è?

— Io? Melchiorre.

— Gaspare, Melchiorre e Baldassarre; dunque voi siete...

— I Re Magi. Ci voleva tanto a capirlo?

Infatti nella luce viva della fiamma, e spogliate le sopravesti da viaggio, quei tre personaggi ora apparivano veramente qual'erano. Gli abiti sontuosi, le corone in capo, la nobiltà del portamento, rivelavano la loro regale dignità. Uno di essi poi era di carnagione fosca; un moro senza tuttavia nulla di selvaggio nei lineamenti e nello sguardo.

Erano proprio loro, non c'era luogo a dubbio.

Pure la mia meraviglia era ben lontana dallo scemare.

Re Melchiorre se ne accorse, perchè riprese:

— Ecco un uomo di poca fede; me ne stupirei se questo non fosse un far torto alla mia esperienza. Oggi, purtroppo, sono tutti così. Giunto il tempo in cui non hanno più bisogno di noi, i Re Magi non esistono più. La verità è che, per quello che facciano gli uomini a diventare gravi e positivi, in fondo rimangono dei grandi bambini. Così noi continuiamo a vivere anche per loro. Ai primi figliuoli che hanno noi li vediamo invocarci come ai tempi della loro infanzia e benedire questa tradizione, questa

fola, come essi la chiamano, che permette di purificare un poco la torbida e stanca anima loro a contatto dell'innocenza infantile.

Sì, i Re Magi esistono ancora anche per voi, uomini adulti e serî; tant'è vero che lei pensava proprio a noi altri pochi momenti prima che entrassimo. Non è vero?

Sono curiose contraddizioni dello spirito umano, debolezze che da tanti secoli che viaggiamo in lungo ed in largo questo mondo ad assolvere la nostra missione d'apportatori di giocondità, abbiamo potuto conoscere profondamente. Non è vero Gaspare? Dico bene Baldassarre »?

I due vegliardi, silenziosi, chinarono il capo in atto d'assentimento.

Il mio interlocutore, il quale per altro non mi lasciava modo nè tempo di partecipare alla conversazione, monologava intanto con voce grave ed autorevole. In fondo alle sue parole però non v'era nessuna amarezza di sarcasmo. Si vedeva che considerava gli uomini ed il mondo con abbastanza indulgenza. La limpidezza dello sguardo quasi fanciullesco lo testimoniava.

Conviene credere ad Erodoto ed a Plinio che descrivono i nostri antenati quale una casta religiosa dotata di sovrumani poteri come quello di divinare il futuro e di risuscitare i morti? Avranno ragione gli scrittori dei secoli scorsi che ci dipingono come precursori di Nostradamus e di Cagliostro?

Per S. Matteo noi siamo semplicemente tre sapienti versati nell'astrologia, che dopo d'aver letto nelle stelle la nascita di Cristo, venimmo da Oriente recando omaggi munifici di oro, incenso e mirra da deporre ai piedi del divino Neonato.

Questo prova ad ogni modo il nostro culto per l'infanzia che, dal giorno in cui andammo in carovana al Presepio ed il volto di Gaspare era ancora giovenilmente imberbe e rubicondo, fino ad oggi, fino a tanto che durerà la fresca immaginazione dei bimbi — non si smentì nè si smentirà mai.

Siamo venuti dall'Arabia Deserta, dall'Arabia Felice, dalla Mesopotamia, dalla Persia? Chi lo sa più?

L'Evangelista lasciò scritto che da Oriente era-

L'adorazione dei Re Magi - Tiziano. (*Ed. Brogi*).

vamo venuti guidati da una stella; che ci recammo a prender lingua da Erode e di là ci avviammo difilato alla volta di Betlemme, dove giunti e trovato il Bambino nell'umile Presepio, l'adorammo *et magno gaudio gavisi sumus*.

Il Salmista poi ci battezzò coi nomi sotto i quali tutti ci conoscono. La leggenda in seguito completò ed abbellì la versione delle Scritture.

E da quel giorno, noi che eravamo noti per il lungo viaggio che ci aveva condotti ad una culla con dei doni, divenimmo i viaggiatori ed i donatori di tutti i figli degli uomini. Comunque, la cosa non è del tutto ingrata; valicare superstiti la vasta corrente dei secoli è triste quando ci si sente soli e ci si sente vecchi.

In contatto con la vita infaticabilmente sbocciante, tra i profumi dell'anima infantile piena d'azzurro e di tersi albori, noi riviviamo una giovinezza perenne.

Strano è però che, mentre noi siamo messag-

Egli continuava col suo tono benevolo e persuasivo di persona abituata a discorrere coi bimbi e con l'abbandono espansivo delle anime oneste:

« Sicuro, noi esistiamo per tutti e siamo antichi e siamo eterni com'è antico ed eterno il bisogno inquieto di fede che spinge l'umanità a muoversi traverso i continenti ed a ricercarci, com'è indistruttibile questa fresca giovinezza del mondo che ci conserva e ci plasma e ci trasforma secondo il rinnovarsi dei tempi.

Io non saprei dire quale sia l'origine nostra. Siamo così vecchi!... Come si fa a rintracciare uno stato civile così lontano nei secoli?

Del resto è una cosa di importanza secondaria per l'ufficio che la tradizione ci ha commesso e per la fisionomia che assumiamo di fronte al mondo dei piccoli, nel cuore e nella mente dei quali, di generazione in generazione, noi ci perpetuiamo.

gieri di letizia nelle case povere e ricche, dovunque vi sia un capo ricciuto e biondo che aspira al bene supremo d'una bambola o d'un pulcinella, mentre noi rechiamo la pace nelle famiglie che ritrovano un'oasi di calma e di gaiezza nella celebrazione di un rito di commovente candore — gli uomini serî e di peso trassero dalle nostre tre figure abbondante pretesto alle loro manie litigiose. Chi può calcolare a quante dispute abbia dato motivo la controversa questione sull'esser nostro, sulla nostra patria, sulle nostre attitudini, e perfino sulla stella che indirizzava i nostri passi o — per dir meglio — quelle delle nostre cavalcature? Che scambi d'insolenze per poter stabilire, ad esempio, se quella tal stella era un pianeta od un sole, una cometa od un bolide!

Parve a molti, anche fra sinceri credenti, non essere concepibile che un astro celeste calasse dalle profondità degli spazi a servirci da lanterna, senza far violenza alle delicatissime e bene congegnate leggi d'equilibrio che impediscono all'universo di precipitare nel caos. E costoro non pensavano che ai nostri tempi non era stato peranco inventato il telescopio il quale fece di quelle piccole torcie sideree tremolanti al vento delle notti serene altrettanti mondi più grandi della nostra terrestre dimora. Nè pensavano sopratutto che la più semplice, la più diretta e la più logica interpretazione che poteva darsi ad un fatto connesso alla portentosa nascita dell'Uomo-Dio era quella di un miracolo.

Il viaggio dei Re Magi - Andrea del Sarto. (*Ed. Brogi*).

E non solo la memoria di noi fu materia di contesa, ma perfino il possesso delle nostre spoglie mortali cagionò odî ed offese fra gli uomini.

Pare (e deve essere vero se tanta autorità di tradizione lo assevera) che prima di diventare gli immortali simboli d'un sentimento, noi pure avessimo percorso la breve ed effimera parabola della esistenza ordinaria. Anche noi ci rivestimmo della stessa carne e delle stesse ossa che la più parte dei viventi riveste, per quanto fossimo di lignaggio e di potere sovrano.

Le antiche leggende raffigurano me come monarca dei popoli greco-latini, Gaspare come capo delle terre d'Oriente e delle razze semitiche, Baldassarre quale imperatore dell'Etiopia, come dire il Negus di tutte le Abissinie di quei tempi lontani.

Vero è che ora siamo ancora più potenti assai, poichè ci dividiamo il dominio sterminato del mondo e regniamo sulla categoria più sana e migliore dell'umanità: quella dei bambini.

Ma non è di ciò che volevo parlare.

Dicevo, che avendo vissuto alla guisa degli altri, giunse per noi anche il giorno della morte: cosa alquanto mortificante per dei re e Magi per giunta. Comunque sia, in memoria del pio turismo che ci aveva condotti al chiarore d'una stella a Betlemme, e dell'oro, dell'incenso e della mirra che avevamo offerto al Messia, i posteri ebbero cura gelosa delle nostre ossa.

Veramente il modo migliore per testimoniarci la loro grande venerazione, sarebbe stato pei fedeli quello di lasciarci in pace.

Fama avevamo acquistata di grandi viaggiatori; meritavamo bene il riposo del sepolcro. Invece niente di niente.

Io non ricordo più come ciò sia avvenuto (forse perchè nessuna cronaca lo registra), il fatto sta ch'esse, le nostre ossa, di tappa in tappa giunsero nella splendida capitale d'Oriente. Tant'è vero che nel IV secolo dopo Cristo ci si trovava ancora a Costantinopoli, quando venne da Milano alla Corte imperiale, il vescovo Eustorgio a chiedere la ratifica della carica ecclesiastica in quell'anno assunta per elezione.

Questo Eustorgio doveva essere di certo un sant'uomo: prova ne sia che passò agli onori del calendario. L'imperatore ne fu così compreso che per dimostrargli in quanta considerazione e rispetto lo tenesse, per le virtù che l'ornavano, gli fè dono delle nostre ossa. Povere ossa!

Ecco quindi un'altra spedizione in vista.

Come Dio volle, e chi sa in quale deplorevole stato, giungemmo a Milano che allora era una forte ed operosa cittadella tutta guardata all'intorno da una cintura di torri minacciose.

I milanesi fecero grandi feste al loro vescovo e grande onore alle reliquie ch'egli aveva portate con sè — e decretarono, per degnamente ospitarle, di edificare una chiesa che venne nei posteriori secoli ristaurata e ricostrutta più volte sempre allo stesso posto, e che dura ancora attualmente e serba il nome di Sant'Eustorgio.

Per un po' di tempo, ci parve di star quieti; avevamo soltanto la seccatura una volta all'anno di vederci trarre dal buio profondo del

nostro sonno ed esposti tra splendor di ceri e nuvole d'incenso all'adorazione del popolo ambrosiano. Questo accadeva il dì seguente all'Epifania, cioè il 7 gennaio. Molti messali ambrosiani tra i meno recenti, infatti, hanno ancora la messa intitolata ai tre Re Magi.

canì sui vinti la esasperata crudeltà della sua vendetta. E come li aveva privati, parecchi della vita, molti della libertà e tutti della casa — tentò di togliere loro perfino i conforti della fede. Saccheggiò l'arca dove giacevano le nostre ceneri e le consegnò a Reinoldo, cancelliere e

L'arrivo e l'adorazione dei Re Magi - Ghirlandaio (*Ed. Brogi*).

Ma venne Barbarossa con le sue orde a devastare l'Italia.

Milano resistette alla superbia del sire tedesco con la tempra delle spade foggiate da' suoi artigiani e con la eroica disperazione del suo orgoglio cittadino. Alfine cadde sotto lo strapotere delle torme barbariche e Federico acvescovo, perchè le trasportasse a Colonia nella Cattedrale di quella città. Così nel 1162, ridiventati viaggiatori... per forza — si emigrava alla volta di Lamagna.

Questo genere di turismo macabro avrebbe finito... per farci uscir di noi stessi, se questo non fosse già da parecchio tempo accaduto.

Sì, noi avevamo lasciato le nostre spoglie, reincarnandoci nelle personificazioni di paterne liberalità che i bimbi facevano delle nostre figure.

Nessuno spirito anima le fredde e mute ceneri rimaste a Colonia, a cui la diffidenza degli storici odierni nega persino ogni autenticità; noi invece siamo nell'aria, siamo nelle case, siamo nei cuori dei bambini, negli occhi sorridenti dei babbi e delle mamme. Ogni anno che il tempo riconduce sulla terra, riprendiamo il galoppo interrotto l'anno precedente e rifacciamo il nostro giro portentoso, e il nostro rito si ripete sempre dolce e commovente.

Quanti pensieri gentili noi abbiamo interpretati; a quanti delicati sentimenti noi servimmo; quante scene pietose, quanti piccoli drammi a lieto fine noi abbiamo sorpreso e sciolto nel nostro onniveggente culto per le piccole creature!

Ed anch'esse ci vogliono bene; è a noi che indirizzano i loro desiderî, i loro proponimenti di esser buoni.

Noi siamo i loro genî tutelari. Più delle fate che abitano il mondo remoto delle fiabe, più della befana, che se talvolta è benefica, non di rado viene invocata con gli attributi della sua grottesca e ripugnante bruttezza di fatucchiera, a schernire ed a punire i piccini disobbedienti.

I Re Magi invece perdonano volontieri e dispensano signorilmente a tutti i frugoli che attendono, ai savi e precocemente pensosi, agli irrequieti, ai poveri, ed ai ricchi, perchè tutti sono parimenti degni del nostro tributo. E li accontentiamo tutti.

Fummo in saio di umili pellegrini...

Un anno di tempo per pensare e per costituire il nostro ampio repertorio di doni ci basta appena.

Non par possibile, eppure l'infanzia ha una tale varietà di gusti, tale una molteplicità e mutabilità di aspirazioni che non è la cosa più facile del mondo prevedere e provvedere a tutto.

I campagnoli, per esempio, hanno dei desideri semplici. Qualche chicca, un po' di frutta secca, le belle mele rosee e profumate, gli aranci d'oro dei vostri litorali incantati, bastano alla loro fantasia ed ai loro dentini candidi. Tutt'alpiù vi aggiungiamo qualche fantoccio di stoppa, qualche fischietto di terracotta. Ma per i fanciulli della città il nostro ufficio è ben più arduo.

Dobbiamo visitare prima i grandi emporî di giuocattoli e farne una vera selezione.

Una volta un buon carico di trombette, di tamburelli, di bambole che sapessero muovere gli occhi e dire con approssimazione di pronuncia *babbo e mamma* — erano sufficienti —.

Ora invece siamo costretti ad acquistare tanti piccoli automi che hanno moto e vita. I piccoli treni, gli automobili, i dirigibili e gli aeroplani, sono i balocchi generalmente invocati.

Poichè anche i bimbi seguono i progressi del secolo e perciò ci tocca essere moderni, per grande che sia la nostra antichità.

Noi siamo quello che i bambini ci raffigurano. Giacchè in qualunque modo ci concepisca il pensiero dell'infanzia traverso le êre e traverso i continenti, nessuno fra i piccoli dubita di noi. In ciò essi sono più profondamente saggi degli storici e dei filosofi, questi poveracci dalla coscienza travagliata e dalla mente che il dubbio rode senza mai tregua.

Noi li amiamo i bimbi; e ci è caro amarli e renderli felici, poichè son loro che ci riconciliano cogli uomini. Essi sono belli, più belli di voi, poichè sono più buoni, poichè il loro sguardo ed il loro labbro ignorano ancora.

In loro è tutta l'innocenza, tutta la tenerezza, tutta la grazia che rimane nella vita. Ecco il motivo per cui noi siamo sopravissuti tanti secoli a noi stessi.

La nostra giovinezza è giovinezza del mondo ed a volta a volta ci siamo con essa rinnovati.

Perciò fummo grandi re colle insegne del potere, cavalcanti innanzi ad una lunga schiera di armati e ravvolti nelle cappe fiorentine per entro i quadri del Ghirlandaio e degli altri toscani, o circondati dallo sfarzo opulento della Serenissima nelle tele del Tiziano.

Fummo in saio di umili pellegrini, carichi di bisaccie a somiglianza di frati questuanti; ma le bisaccie erano gonfie di modesti balocchi, di dolci da pochi soldi, per i bambini poveri. Sono questi che ci immaginavano così, guidati dal Bambino Gesù in figura di fanciulletto loro coetaneo che ci segnalava le case più remote.

Ed ora ci siamo fatti automobilisti. Come, del resto, essere onnipotenti ed onniveggenti quali ci descrivono, senza almeno un automobile carico di giuocattoli?

Domani poi dovremo salire assai probabilmente in aeroplano; la qual cosa ci faciliterà

...ora ci siamo fatti automobilisti...

il compito d'esplorare i camini ed i davanzali ove sono esposte le scarpe e le calzette dei nostri minuscoli amici.

Ma con qualunque mezzo di locomozione, noi continueremo a recar doni, ed a suscitare sorrisi.

E' vero che gli uomini serî e gli spiriti forti hanno per noi una smorfia compassionevole; ma è anche vero che costoro non amano e non comprendono i bimbi. E' questo il castigo più atroce e più meritato che tocca alle anime sterili!»

Melchiorre tacque. Si alzò, si rimise la pelliccia, il berretto e la maschera d'automobilista: i suoi compagni fecero altrettanto.

« Io la ringrazio di avermi accolto — aggiunse. — Oramai ci siamo riscaldati e possiamo riprendere il nostro viaggio. Vorremmo dimostrarle la nostra gratitudine; ma in qual modo? Giuocattoli non ne abbiamo più, meno poi di quei crudeli giuocattoli che piacciono agli adulti. Pagheremo il debito a' suoi figli che le auguriamo in buon numero ». Detto ciò aperse la porta, mi rivolse un cenno d'addio e se ne andò insieme agli altri due Magi che per tutto quel tempo non avevano aperto bocca.

Domani dovremo salire in aeroplano...

Erano trascorsi pochi secondi ed uno strido rauco di cornetta automobilistica echeggiò nella strada facendomi trabalzare.

Mi guardai intorno sbadigliando e stirandomi.

Dei Re Magi nessuna traccia.

A questo punto, lettori cari, vi aspetterete che io sciolga l'azione di questa favola bizzarra, dicendovi che tutto è stato effetto d'un sogno. Comodo espediente novellistico e di non eccessiva originalità.

Prendetela come vi piace, cari lettori, ed assolvetemi — se potete — riconoscendo che si tratta in fondo di tre immagini di sogno e che i sogni sono pur sempre la realtà meno ingrata di questa povera nostra esistenza.

SILIO CARPANI.

Il treno di lusso è l'ultima espressione della comodità dei viaggi.

« Civiltà » e « comodo » son due parole che sembrano tanto diverse una dall'altra, ma che pure talvolta si confondono. L'umanità di un tempo — come i selvaggi di oggidì — dormiva al duro. La civiltà ci ha fatto passare dal letto di pietra, al letto di piume, al letto elastico.

I popoli barbari si contentano di seder per terra, o, al più, sulle proprie gambe, salvo a darsi, nelle grandi occasioni, il lusso di un tappeto. Noi abbiamo inventato la sedia imbottita, la sedia a sdraio, il canapè, la poltrona, e le infinite altre forme suggerite dall'egoistico desiderio della comodità.

Quando l'uomo incominciò a viaggiare usò dapprima il cavallo di San Francesco, poi delle cavalcature meno simboliche; ma dovette attendere un bel pezzo per poter viaggiare seduto. Perchè il sedile si generalizzasse occorse il carro, cioè la *ruota* e la *strada*. Quanto deve l'umanità all'incognito inventore della ruota!

I primi viaggi in ferrovia si compivano nella più strana incomodità. Le vetture erano scoperte e il viaggiatore restava esposto alla pioggia, alla neve, al vento, al sole. I telai erano sforniti di molle e i respingenti erano rigidi: pensate un po' che urti e sobbalzi! Nè viaggiare in ferrovia era la cosa più facile di questo mondo.

Ecco qua un avviso, pubblicato nel 1844 dalla Società della *Liverpool-Manchester Railway*, la prima ferrovia esercitata regolarmente in Inghilterra; lo tolgo dal *Journal des Transports*, annata 1906:

1. — Chi ha l'intenzione di viaggiare fra Liverpool e Manchester deve avvisarne l'agente di stazione 24 ore prima, indicando il suo nome, il suo indirizzo, il luogo di nascita, l'età e il motivo del viaggio.

2. — I treni che non giungono a destino prima di notte sono ricoverati in un punto di arresto della linea e i viaggiatori dovranno procurarsi l'alloggio a loro spese.

3. — La Società non risponde del bagnamento dei bagagli posti sull'imperiale delle carrozze.

Nello stesso anno 1844, il Parlamento inglese votò una legge che sollevava le Compagnie ferroviarie dall'imposta sui viaggiatori, a condizione che dessero mezzo alle classi povere di viaggiare a prezzi modesti in vetture provviste di sedili e protette dalle intemperie. Ma la legge non imponeva più di un treno al giorno in ciascun senso, con velocità di 12 miglia all'ora (20 chilometri circa) e con obbligo di prendere e lasciare i viaggiatori a tutte le stazioni. Obbligo quest'ultimo che allungava i viaggi in maniera straordinaria: il percorso da Liverpool a Glascow, che ora si compie in sei ore circa, implicava la fermata a 106 stazioni e richiedeva da tre giorni e mezzo a quattro giorni!

Quanto progresso in mezzo secolo, dalle vetture scoperte al moderno *sleeping-car*, dal treno che non viaggiava di notte al *treno di lusso* attuale che vi permette di far lunghissimi viaggi, passando da una amministrazione all'altra, traversando frontiere, magari superando bracci di mare in *ferry-boat*, senza il disturbo di un solo trasbordo e con tutte le comodità che si possono avere stando fermi!

Generalmente si cerca nei resoconti dei viaggi americani la descrizione del treno ove si mangia, si dorme, si giuoca e ci si fa radere la barba; ma il vero è che ormai di questi treni anche in Europa ne abbiamo diversi a portata di mano.

Basta aggiungere al biglietto di prima classe un modesto supplemento per andar da Milano

Vettura a letto americana (Pullman).

a Pietroburgo od a Cannes, a Berlino, a Brindisi o ad Amburgo in treno di lusso; ciò che vi permetterà di prendere durante il viaggio i vostri riposi in un vero e proprio letto, di pranzare, sempre viaggiando, in un ristorante di prim'ordine, di lavorare, conversare, fare insomma la vita normale, come se voi non aveste lasciata la vostra casa, ma questa, per virtù magica, si fosse, a un vostro cenno, messa in moto per seguirvi.

* * *

L'invenzione del vagone a letto si deve a Pullman, il grande costruttore americano di carrozze, il *re dei vagoni*, che possiede grandiosissimi opifici per la costruzione di materiale mobile ferroviario.

Il vagone a letto? Una idea semplice, mi direte. Eh, sì, l'uovo di Colombo! Del resto non bastava aver l'idea, bisognava anche renderla pratica, facendo in modo che il sedile trasformabile in letto si conservasse comodo e decente tanto come sedile che come letto; bisognava infine far vetture molto elastiche e scorrevoli, perchè a nulla giova avere un letto soffice se la casa ballonzola.

Nè l'antica carrozza del tipo inglese a compartimenti separati si prestava alla trasformazione; occorreva la carrozza a corridoio, larga e lunga, invenzione anch'essa tutta americana. L'introduzione delle vetture a corridoio in Europa segnò una mezza rivoluzione. Chi si schierò pel nuovo, chi pel vecchio sistema. In Inghilterra i giornali fecero aspre campagne contro il tipo di vettura intercomunicante che distrugge la libertà di isolarsi; i sostenitori della vettura americana ricorsero, da parte loro, ad ogni sorta di argomenti in pro' di questo tipo che permette di circolare, che non obbliga all'assoluta immobilità, che crea fra tutti i viaggiatori del treno una certa comunione di vita, molto adatta per combattere la noia dei viaggi. E si ricorse perfino agli argomenti tragici.

I delitti in treno, contro i quali la polizia si mostra così spesso impotente, avvengono, si osservò, più facilmente in una vettura a compartimento, anzichè in una vettura a corridoio che permette di chiamare e avere pronto aiuto dai viaggiatori del vicino compartimento. E la vettura intercomunicante finì per imporsi; essa è ormai entrata nelle abitudini del pubblico, e riesce tanto più gradita in quanto rende facili i servizi comuni che il treno moderno mette a disposizione dei viaggiatori, come l'uso del ristorante o del vagone-*toilette*, la visita doganale dei bagagli trasportati nei bagagliai, e simili.

Fu Giorgio Negelmackers, ingegnere di Liegi, che nel 1873 fondò una Società col capitale di 500 000 lire, allo scopo di introdurre la carrozza a letto in Europa. Il primo servizio fu inaugurato fra Berlino ed Aix-la-Chapelle; seguirono quelli fra Colonia e Parigi, fra Vienna e Berlino. Come si rileva da questi primi itinerari, l'organizzazione dei servizi che la Società si proponeva di fare era a base internazionale, ed essa chiamavasi appunto *Compagnie Internationale des Wagons-Lits.*

Si trattava di offrire alla clientela ricca, che viaggia fra le capitali e le città più importanti, vetture a letti le quali seguissero un dato percorso, passando da un treno all'altro di amministrazioni e paesi diversi e stabilendo così comode e dirette comunicazioni.

Il successo dei primi esperimenti fu tale che dopo soli tre anni la Società potè portare il suo capitale a quattro milioni e mettere in circolazione 58 carrozze a letto, che percorrevano annualmente cinque milioni di chilometri. Oggi la Società possiede 600 vetture ed opera su tutto quanto il continente europeo, nonchè in

Vettura ristorante a 40 posti.

Interno della sala da pranzo.

Egitto e in Algeria, esercitando circa 250 servizi diretti.

Nel 1880 il Negelmackers pensò di far trasformare una vettura di terza classe in vagone-ristorante, col quale fu inaugurato un servizio di *table d'hôte* fra Berlino e Francoforte. La nuova idea ebbe fortuna anche maggiore della prima ed oggi la Società possiede 400 vetture che fan servizio di ristorante sui principali treni di Europa.

Dalla combinazione di queste due unità, la carrozza dove si dorme e quella in cui si pranza, nacque il *treno di lusso*, un treno, vale a dire, composto soltanto di carrozze a letto e di una vettura-ristorante, oltrechè dei carri pei bagagli e pel personale di scorta.

Il treno non è mai scomposto, ma le diverse amministrazioni lo prendono alla loro stazione di transito e con macchina propria e proprio personale lo portano all'amministrazione successiva. Il viaggiatore che parte da Berlino giunge a Napoli senza neanche accorgersi di aver attraversato due frontiere.

Per la Russia occorreva superare la difficoltà creata dalla differenza dello scartamento del binario, che sulle ferrovie dell'Impero è notevolmente superiore a quello delle altre linee europee. Ebbene anche questa difficoltà è stata superata. A Varsavia, dove muta lo scartamento, le vetture passano su di una fossa e vi subiscono il cambiamento degli assi. Il viaggiatore continua tranquillamente a dormire o a pranzare o a leggere e nulla sa del mutamento di calzatura che il treno subisce.

Vagone ristorante, stile Luigi XV - Un angolo.

Il primo treno di lusso fu il celebre *Orient Express*, che cominciò a circolare nel 1883. Esso va ogni giorno da Parigi a Budapest: quello che parte il lunedì, il mercoledì e il sabato prosegue per Belgrado sino a Costantinopoli e quello che parte il martedì e il venerdì va per Bukarest a Costanza.

Introdotto questo nuovo servizio, la Società delle carrozze a letto modificò il suo nome in quello di *Compagnie Internationale des Wagons Lits et des Grands Express Européens*, dedicandosi alla creazione di sempre nuovi treni di lusso: oggi che scrivo ne esercita più di 30, dei quali ben nove interessano l'Italia.

Nella cartina a pag. 23 il lettore troverà disegnato l'itinerario dei nove treni di lusso che vengono nel nostro paese. Sono: il settimanale *Calais-Modane-Piacenza-Brindisi* (*Peninsular Express*) coincidente col piroscafo in partenza da Brindisi ogni domenica per le Indie (fu il primo a essere istituito in Italia ed ha grande importanza internazionale; molti paesi ce lo invidiano); il *Pietroburgo-Vienna-Nizza-Cannes*, bisettimanale fra Pietroburgo e Vienna, giornaliero fra Vienna e Cannes, che si effettua nella stagione invernale pel trasporto delle persone che fuggono i rigori del Nord, pel tepore della riviera; il *Nord-sud Brenner Express* che va da Berlino a Verona tutto l'anno e per una parte dell'anno prosegue da Milano per Cannes; il *Parigi-Roma*, che è trisettimanale ed ha prolungamento per Napoli, Palermo e Taormina, la perla del Mediterraneo; il *Berlino-Napoli* con prolungamento anch'esso per Palermo e Taormina; il *Berlino-Napoli-Egitto* che porta in 37 ore, via Monaco-Ala-Verona-Bologna, dalla capitale dell'Impero tedesco al porto d'imbarco preferito per l'Egitto; il *Cannes-Firenze-Roma*, che dà giornalmente il mezzo ai ricchi signori svernanti a Cannes di fare una escursione in Italia; il *Simplon Express* che ora va ogni giorno da Calais a Venezia per la via del Sempione e porta da Londra a Milano in 24 ore, da Parigi a Venezia in 19 ore e mezza; e finalmente l'Amburgo-Genova o *Lloyd Express*, recentemente istituito, che va ogni giorno dall'uno all'altro dei due grandi porti del Lloyd germanico. La ricca schiera degli ammiratori del bel cielo d'Italia dispone dunque di mezzi rapidi e comodi per venire fra noi; e anche gli uomini di affari, che non cedono alle lusinghe del sole, sono indotti a preferir la via del nostro paese quando debbono imbarcarsi pei paesi oltre Oceano od oltre il Canale di Suez.

Non v'ha relazione importante che oggi non sia servita dal suo treno di lusso, ultimo portato del progresso ferroviario. Così v'è fra Londra, Parigi e Madrid, fra Berlino e Copenaghen; ed uno allaccia varie città di Germania e Olanda con Ventimiglia (*Riviera Express*) e ve n'è fra Parigi e Carlsbad, la celebre stazione di cura,

Vagone ristorante, stile Luigi XV - Gran sala.

tra Mosca e Vladivostok, per la interminabile Transiberiana, fra Ostenda e Trieste, fra Ostenda e Costantinopoli, fra Calais e l'Engadina, fra Ostenda ancora e Marienbad, fra Parigi e Vichy... oltre quelli che ho già innanzi nominati e qualcuno che avrò lasciato nella penna.

***

Come è facile immaginare, dalle prime carrozze a letto a quelle di oggi corre gran differenza. E non solo per quanto concerne gli addobbi e l'arredamento interno, che ha naturalmente approfittato di tutte le risorse del progresso nelle arti industriali, ma anche per la struttura che è stata sempre più perfezionata. Il primo *Wagon-lit* usato in Europa era una vetturetta a corridoio centrale divisa in tre compartimenti, ciascuno con due letti inferiori e due letti superiori. I letti inferiori erano formati dai sedili e dagli schienali; i letti superiori si ripiegavano verso il soffitto della vettura. Ogni letto era fin d'allora fornito di lenzuola e coperte.

Poco dopo si fecero vetture a corridoio laterale con compartimenti di quattro letti, ottenuti, quelli inferiori coi sedili e quelli superiori cogli schienali rialzati. In tal modo la parte superiore dei compartimenti di giorno restava libera. Un gabinetto da *toilette*, posto in fondo al corridoio, serviva per tutti i viaggiatori.

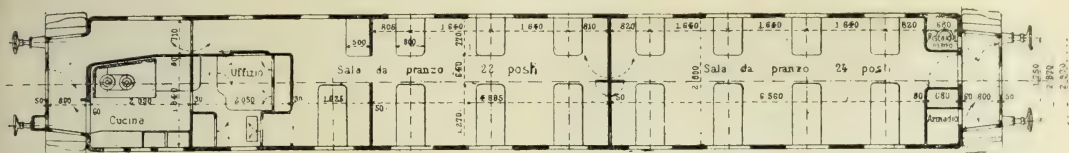
I compartimenti a quattro letti incontravano però scarsa simpatia; la comunanza nel momento del riposo dispiace. E allora la Società dei *Wagons-lits* pensò di trasformare, le sue carrozze in modo che presentassero tante cabine a due letti. Fra una cabina e l'altra è situato un gabinetto con W. C., che serve quindi al massimo a quattro persone. Gli accessi sono separati ed un congegno impedisce che si entri da una cabina mentre l'altra se ne serve. E' evitata così la prosaica passeggiata mattutina attraverso il corridoio.

Ogni compartimento della carrozza a letti costituisce una piccola camera dove non manca alcun conforto. Durante il giorno il letto forma divano, la tavoletta da notte diventa *guéridon;* ogni apparenza di camera da letto scompare, sembra di essere in un salottino.

Ma poichè neanche questi piccoli ambienti sono per tutti i gusti, si è adottata recentemente una disposizione diversa, detta a sezioni Pullman, perchè corrisponde al tipo primitivo creato e mantenutosi invariato in America. Una parte della vettura, anzichè essere divisa in cabine, è arredata a compartimento con corridoio centrale: di notte i sedili di fronte si trasformano in letti inferiori che rimangono nel senso longitudinale della vettura e dal soffitto si abbassano i letti superiori. Con due grandi tende si isola il corridoio. La figura a pagina 24 rappresenta l'interno di una carrozza di questo tipo.

In alcuni paesi, come nel Belgio, si preferiscono carrozze in cui, oltre le solite cabine, vi è un compartimento a salone, o *fumoir*, guarnito di ampie poltrone girevoli sulle quali i viaggiatori possono sdraiarsi per contemplare in comoda *rêverie* il paesaggio che sfugge attraverso le ampie vetrate.

Il vagone-ristorante è generalmente diviso in due sale, una pei fumatori, l'altra per coloro che non fumano. Vi sono tavole a quattro e

Vettura ristorante, stile fiammingo (Pullman).

Sezione orizzontale di una vettura-restaurant a sei compartimenti.

tavole a due soli posti: generalmente i posti sono in tutto dai quaranta ai quarantasei. Vi è poi un salottino pel personale di servizio ed un piccolo ufficio pel *receveur*, con ripostiglio per l'argenteria, il cristallame, i liquori. A un estremo è la cucina, all'altro un armadio e il termosifone.

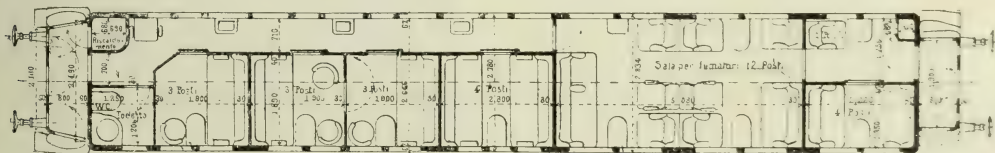
Le tavole son poste in corrispondenza alle larghe vetrate. Di sera l'illuminazione è ottenuta oltre che con le lampade elettriche del soffitto, anche con lampadine portatili situate sui tavoli.

Carrozza ristorante, stile inglese (Pullman).

E tutti oramai sanno come riesca piacevole e gaio quel banchettare ad ottanta o cento chilometri l'ora; dopo un po', il chiacchiericcio dei commensali indotti in confidenza dalla ristrettezza delle tavole che li obbliga a toccarsi coi gomiti, fa pensare ad un amichevole convito, in un ambiente di famiglia agiata ove brilli sulle candide tovaglie l'argento delle posate e spumeggi nel lucido cristallo il vino di buona marca.

Siano carrozze a letto o ristoranti, la Compagnia internazionale si preoccupa di dare al suo materiale anzitutto delle ottime qualità intrinseche, come a dire, robustezza a tutta prova, tranquillità di marcia, grande elasticità di sospensione. Essendosi riconosciuto, dopo le prove a 200 chilometri l'ora fatte sulla ferrovia elettrica Berlino-Zossen, che il tipo di rodiggio più adatto per le grandi velocità è quello costituito da carrelli a tre assi, la Società non ha esitato ad adottarlo, malgrado crescesse il costo e il peso della vettura. Le moderne vetture a letto pesano a vuoto da 40 a 43 tonnellate e sono sospese su 44 molle a balestra e 24 molle a bovolo. Lo stesso peso riduce le oscillazioni, e la molteplicità delle molle evita urti e sobbalzi. La robustezza è pure garanzia di sicurezza: in alcuni accidenti ferroviari abbiamo visto le pesantissime vetture a letto resistere, mentre il materiale comune soffriva gravi avarie.

Ma in queste vetture di lusso anche la parte decorativa deve essere ed è infatti molto curata. Il legno che la Compagnia preferisce pel rivestimento interno delle sue vetture è l'*acajou;* i piccoli pannelli che restano sotto la nascenza delle lunette sono generalmente in lincrusta, mentre le lunette stesse e il soffitto sono in tela dipinta con cornici in legno. Molto spesso la decorazione è di puro stile: noi riproduciamo due fotografie di un ristorante Luigi XV che è riuscitissimo. Bella è pure la decorazione stile Impero di alcune vetture a letto. Il *liberty*, ottenuto e bene applicato, si presta anche esso bene all'ornamento interno di queste vetture. S'intende però che l'addobbo di un vagone riesce ancor più difficile di quello di un appartamento. L'ambiente così ristretto in cui bisogna trovar posto a tante piccole comodità, pone più facilmente in rilievo ciò che vi può essere di caricato e di superfluo, mentre la sobrietà, a prescindere dei suoi pregi intrinseci, risponde meglio alla diversità di gusti cui deve soddisfare questa abitazione che cambia così spesso d'inquilino. Oggi la gran dama, domani l'uomo di affari che la ricchezza non ha dirozzato, domani l'altro la massaia, che non sa fare a meno di confrontare l'ambiente in cui vive temporaneamente coll'*home* di mala voglia abbandonato, un altro giorno ancora la coppia di sposi che vogliono vedere rispecchiata la loro gajezza d'animo nel colore della stoffa...

Poi vi sono tutti gli accessorî, che in un vagone diventano cose principali perchè l'ozio del viaggio c'induce a por mente a tutte le piccole inezie. I progettisti dei vagoni di lusso lo sanno, e la Compagnia delle carrozze a letti ha una schiera di tecnici specializzati che studia conti-

Sezione orizzontale di una vettura-salon a sei compartimenti.

Compartimento a *fumoir modern style* (Pullman).

nuamente questi dettagli e incessantemente li perfeziona. Nessuno dei più piccoli elementi del vagone è lasciato alla cura del costruttore: questi è guidato dagli ingegneri della Compagnia nella scelta del materiale, nella forma, nel colore di tappeti e tendine, di attaccapanni e portaombrelli, di vetri e lampade, e portacenere e serrature e maniglie e ventilatori e lavabo. Il viaggiatore è esigente, non vuol vedersi mancar nulla, e nella vettura di lusso trova tutto; e la massima pulizia vi regna, la decenza ed il comodo vi son sovrani.

Dalle figure che riproduciamo il lettore vede quale perfezione si sia raggiunta: alcune figure rappresentano vetture americane della Casa Pullman, che nello stile inglese e nel *modern style* riesce a fare ambienti di rara eleganza.

* * *

Il viaggiare, una volta, portava con sè necessariamente la sospensione delle proprie occupazioni, e non solo pel tempo in cui effettivamente si viaggiava, ma anche pei giorni consecutivi, in cui si scontava la stanchezza del viaggio. Oggi che si viaggia tanto sarebbe un grave scapito se ad ogni allontanamento dalla residenza dovesse corrispondere un lungo periodo di inutilizzazione delle proprie energie.

Il viaggio deve perciò diventare una cosa normale, abituale, ed a tale scopo tendono questi sforzi verso la celerità e la comodità. Io penso che verrà giorno in cui molti vivranno in moto perpetuo, esplicando oggi qui, domani altrove, la loro attività, senza la schiavitù della fissa dimora. Il professionista, l'uomo politico, il giornalista, il letterato non avranno uno studio, un recapito a fermo; al più avranno un itinerario che muterà secondo le stagioni. Vedremo delle carte da visita così concepite,: *Tal dei Tali, medico « Espresso » Parigi-Roma.* Corro troppo colla fantasia? Non so. Chiedetelo a Wells, l'autore di *Anticipations.*

FILIPPO TAJANI.

La Spazzatrice - Raccoglitrice automobile Guerrini.

Risuona ancora vivissimo l'eco del Congresso della strada di Parigi dove i nostri tecnici hanno ammirato notevoli miglioramenti nei processi di manutenzione e nelle macchine per il perfezionamento del piano stradale, ed ecco che la prova felicemente riuscita di una macchina italiana, inventata dall'ing. Guerrini di Marone (Brescia) viene a portare una nuova nota di progresso.

Il 12 dicembre scorso la Società ing. Gola e Conelli, costruttrice dell'automibile Guerrini, alla presenza delle autorità municipali esperimentava la macchina sul corso di Porta Vittoria, là dove, appena finito il mercato degli erbaggi, verso le 10 del mattino, piomba ogni giorno una schiera di spazzini per raccogliere e trasportare su carri, una massa di rifiuti, colà abbandonati, e che oltre ingombrare gravemente il transito, appestano l'aria di quella parte di Milano ormai divenuta centrale. Alla prova assistevano oltre l'inventore ing. Giacomo Guerrini e la Ditta costruttrice, gli ingegneri municipali signor Paolo Cattaneo e Motta Giacinto, gli ingegneri provinciali cav. Vandone e cav. Pozzoli, il cav. ing. Pugno, presidente della Commissione per il miglioramento delle strade del Touring e molte altre persone che presero vivo interesse all'esperimento. L'esito non poteva riuscire più soddisfacente; al passaggio rapido dell'automobile tutte le immondizie leggere o pesanti sparivano come per incanto; tutto veniva inghiottito dalla cassa misteriosa dell'automobile.

Quell'automobile accusato dai tecnici del Congresso di Parigi come distruttore delle massicciate stradali, era qui diventato l'amico della viabilità urbana, l'amico dell'igiene e della pulizia cittadina.

La spazzatrice «Guerrini» risolve in modo pratico il problema della pulizia stradale, col minimo ingombro e con la massima rapidità; ed è intima soddisfazione poterla annoverare fra le invenzioni italiane.

L'XI Salon dell'Automobile a Parigi.

L'entusiasmo ed il concorso non sono stati grandi quest'anno al Salon; certo non quelli dei tempi d'oro dell'automobilismo. E' forse ormai troppo abitudinaria quella corsa in treno pel Sempione e pel Cenisio (ormai son radi quelli che amano ancora di fare il viaggio in automobile sin là), quella colazione fissa nel navigante *vagon-restaurant* della P. L. M. à La Roche con la visione della pacifica ma continua navigazione interna, quell'arrivo stanco, assonnato e viscido *à la gâre de Lyon*, quella colonna della Bastiglia in mezzo alle brume, quella via di Rivoli che sciorina tutta la merciaiuoleria della capitale, infine quella gran *nef* a volte di ferro e di vetri, questo anno non più spettacolo di luce, e quegli aggrovigliamenti di ferramenta e di legname e di cristalli colorati e di fili e di lampadine, che se una volta erano le lustre destinate ad attirare lo sguardo del timido acquisitore danaroso o dell'agente in avventura sulla via della ricchezza, oggi non fanno che pesare sull'automobile, ormai comune in tutti gli *stand* nella linea e nella solidità della materia, l'inutile belletto o l'emblema di catastrofi, o di stenti economici e finanziari che l'industria han colpito.

La grande *nef*.

L'automobile traversa oggi quel periodo che traversò la bicicletta quando già diffusa come mezzo utilitario di locomozione, già definitiva come congegno meccanico, vide l'attenzione e la tensione sportiva del pubblico distratta violentemente dal sorgere della grande rivale nello *sport*.

Oggi l'automobile che ha compiuta la conquista delle piazze, delle vie e delle strade di ogni paese, si vede spodestata e negletta per l'aeroplano, compresi in questa parola tutti quegli apparecchi pesanti che il genio dell'uomo produce nelle più svariate forme di eliche e di piani e di motori per sostenersi e viaggiare nell'aria.

L'aeroplano è nella coscienza popolare e, l'evoluzione precipitando, avviene già per il dirigibile quello che è avvenuto per l'automobile. Due anni fa tutti i nasi di Parigi stavano almeno un'ora di ogni giorno rivolti in aria per aspettare l'apparizione di un minuto del *Santos Dumont*, del *Patrie*, del *Ville de Paris*. Oggi il *Clément Bayard* volteggia giornalmente sulla Senna ed altrove e deve ripetere lunghi e sibilanti segnali del proprio andare per richiamare l'attenzione di coloro che sono sulla terra.

Negli occhi, nella mente e nell'animo ormai di tutti quelli che si sono appassionati alla meccanica della locomozione è l'*aero* (e per *aero* s'intende l'aeroplano, più che l'aerostato) e quindi il Salon dell'Automobile di quest'anno ha rappresentato un pochino pel pubblico il prologo o l'anticamera del Salon dell'Aviazione.

Tanto è che, non solo fra le minori Case che ricorrono a mezzi estemporanei di pubblicità, è avvenuto il fatto dell'esposizione in prima vista di modelli di motori, di fotografie od altro che testimoniasse la loro attiva partecipazione allo studio tecnico e all'industria dell'automobile aerea sopratutto davanti a questi modelli che si fermavano i visitatori del Salon dell'Automobile.

E ormai, che il Salon dell'Automobile da un paio di anni vada diventando un lussuoso mercato invece di una mostra del progresso tecnico, si rileva da ciò che non vi sono più tendenze, non novità, non brillanti soluzioni di problemi, perchè problemi costruttivi nell'automobilismo quasi più non esistono. Due anni fa la novità era rappresentata dall'apparizione dei sei cilindri. L'anno scorso i sei cilindri si affermarono presso le Case più serie che sono anche le più tardive a queste innovazioni che non hanno carattere di vera originalità.

Quest'anno i sei cilindri rappresentano una categoria, una forma, un gusto, una moda, ma non la necessaria evoluzione.

La vettura da turismo si è affermata e fermata sui quattro.

Non parliamo di modificazioni sostanziali, di nuove invenzioni, e tanto meno di sconvolgimenti nella tecnica del motore.

La manovella non è stata per niente detronizzata dalla messa in marcia automatica, che finita l'ufficialità di concorsi, di commissioni e di relazioni, è andata scomparendo anche dagli *stands*.

La carrozzeria dopo le *limousines*, le *vagonnettes*, le berline ed i modelli ariegganti, in stile moderno di linea e di *comfort*, le vecchie *mail coack* di cui si ammirarono i campioni gli anni scorsi come delle audacie, si sono ora generalizzati con qualche curiosa e simpatica applicazione in proporzioni ridotte della carrozzeria

che diremmo ermetica alle vetture leggere ed alle vetturette.

L'ingegno nei carrozzieri, si sbizzarrisce ora in forme ibride, di vetture torpediniere o di grandi *limousines* scoperchiabili a *phaëton* doppio, triplo e quadruplo; ma sono tipi fabbricati per il gusto o per il capriccio di qualche creso o di qualche originale.

I pneumatici sono sempre... pneumatici.

Certe invenzioni che parvero famose a sostituire la camera d'aria, o anzi ad eliminarla vanno man mano scomparendo anche dalle gallerie superiori del Salon che sono ancora con-

Il Salone del T. C. I.

sacrate in parte alle invenzioni teoricamente riuscite e praticamente inapplicate.

Le ruote elastiche? Possono fare concorrenza all'aviazione nei rispetti della gente poco affaccendata di affari seri che si applica alla loro invenzione.

Chi vive nell'automobilismo che non abbia conosciuto un inventore di una ruota elastica? E ciascun inventore ha il sistema che ha risolto in modo definitivo la questione e che rivoluzionerà l'automobile, e ciascun inventore... non ha e chiede i mezzi di tradurre in atto la sua idea: tal quale come nell'aviazione. Ma le ruote elastiche sono rimaste allo stato in cui erano nel 1906, stato tecnicamente e brillantemente descritto al completo dal Ferrus nella sua relazione al Congresso dell'Automobilismo tenuto a Milano dal T. C. I. e dall'A. C. M. col concorso dell'Automobile Club di Francia.

Al Salon del 1908 è certo che anche un paziente visitatore non scorge tra le migliaia di ruote esposte, la ruota elastica.

Le sospensioni, pure non hanno progredito: forse una recente invenzione che ha messo a rumore la stampa, non ha avuto tempo bastante per organizzarsi commercialmente e praticamente e per imporsi alle fabbriche: cosicchè noi siamo ancora in attesa delle preconizzate sospensioni pneumatiche che dovrebbero precisamente sostituire i pneumatici e permettere quelle grandi velocità, che non sarebbero invece permesse da alcuni gioviali membri della Commissione istituita dal Comune di Milano, che dovrebbe funzionare da... sospensione regressiva dei Regolamenti di circolazione.

Infine, data la preparazione dell'opinione pubblica, la più gran parte dei visitatori del Salon hanno rivolto la loro ricerca a trovare quella vetturetta che doveva essere la rivelazione, che doveva essere la soluzione dell'automobile a buon mercato, pratico, leggero, poco veloce; una specie insomma di *passepartout* accessibile alle borse modeste; l'automobile adatta pel medico, pel professionista, pel fattore di campagna, pel sensale ed anche per la vecchia suocera che amministra personalmente le proprie campagne alla fortuna molto avvenire dei generi diversi.

E si aveva la persuasione che, poichè alle vetturette e alle vetture leggere si sono consacrate ora delle fabbriche come *Renault*, come *Panhard*, come *Isotta Fraschini*, come *Brevetti Fiat*, come *De Dion*, come *Charron*, come *Dietrich*, come *Mors*, come *Peugeot*, (e come *Lancia* tra le nuove Case già note) che hanno sempre rivolta l'attenzione

La Mostra del Circuito Aereo di Brescia al Salone del T. C. I.

e le loro grandi forze tecniche e finanziarie allo studio, alla fabbricazione, al perfezionamento del gran motore, si doveva essere arrivati alla soluzione felice del problema. Ma i tipi delle vetturette sono appena ora presentati. Possono essere tecnicamente perfetti, sono organici, sono proporzionati nelle varie parti, sono di uno, di due, di tre, di quattro cilindri e sono di un relativo buon mercato. Manca però a loro la sanzione della prova, non la sanzione della prova in corsa che ha dato per la fabbricazione italiana ottimi risultati, ma della prova pratica del pubblico, che adopera la vettura quotidianamente e che è la prova sovrana migliore di tutti i concorsi e di tutte le esposizioni.

Sul valore della costruzione attuale delle vetturette i tecnici migliori sono ancora divisi.

Ve ne sono di quelli che affermano che non può veramente esistere e durare utilmente una vetturetta intorno ai sei cavalli e intorno alle quattro mila lire: che l'avvenire è riservato alle vetture leggere dai dieci ai sedici cavalli.

E di questi tipi vedemmo dei meravigliosi

campioni anche nelle giovani fabbriche italiane.

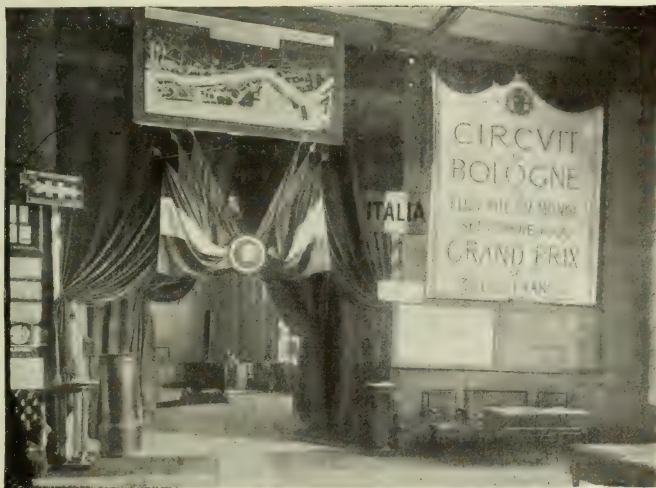
Altri sostengono che la vetturetta ora concepita dalle grandi fabbriche corrisponde al desiderio ed alla necessità della maggioranza del pubblico e delle persone che attendono e agognano la vettura senza cavalli da guidare da sè stessi, senza cocchiere e senza *chauffeur*, e che vada dappertutto ove può andare la carrozza col cavallo come agilità, e più in là e più utilmente come forza.

Certo l'automobile tende ovunque a democratizzarsi e si democratizza anche tecnicamente ed economicamente verso il piccolo motore e il poco consumo, cosicchè la suggestione irresistibile delle grandi macchine e delle grandi velocità che soggiogò molti all'inizio dell'automobilismo, e ne arrestò la propaganda, e concorse poi con le disillusioni e le... privazioni, alla crisi oggi superata, è ora sostituita nella domanda da un razionale e pratico criterio utilitario dell'automobile. E la piccola vettura è ora apprezzata e richiesta da coloro che possedettero e possiedono la grossa vettura, perchè il gusto di sostituire il treno diretto con l'automobile è scemato dall'esuberanza del passato; è apprezzata e richiesta dall'imprenditore dei servizi pubblici nelle grandi città perchè vi trova il tornaconto; è acquistata dalla famiglia abbiente ma morigerata che non azzardava la quieta compera quando l'automobilismo era anche un gesto e doveva essere sempre un esponente di coraggio personale e di potenza finanziaria.

Fino a qual punto la vettura leggera e la vetturetta avranno volgarizzato l'automobile sapremo dire l'anno venturo vivendo anche un solo giorno a Parigi: perchè ormai a Parigi il vero Salon dell'Automobile non è al Gran Palais, ma nella strada.

ARTURO MERCANTI.

Se un poco di cronaca dobbiamo fare, prescindendo dalla messa in scena dal Salon e dagli sforzi che ciascun espositore ha creduto bene di compiere per richiamare l'attenzione del passante al proprio *stand* — le quali due cose, come più sopra osservammo, non hanno aggiunto una linea di nuovo a quanto è stato già osservato in tanti anni d'esposizioni automobilistiche a Parigi — questa cronaca dobbiamo restringerla alla considerazione dello *stand* in cui il Touring Club Italiano esponeva, oltre agli indici della propria molteplice attività, le principali iniziative dei varî *sports* locomotorî in Italia.

Infatti, di fronte all'entrata principale, campeggiava una grande tela con un dipinto topografico-panoramico rappresentante la regione sulla quale il Circuito Aereo Bresciano verrà disputato. Volanti al disopra del suolo, con una rara evidenza di distacco, parecchi aeroplani di vario modello ed un dirigibile di foggia somigliante a quella della nostra aeronave militare. In una esposizione come questa in cui il *clou* d'ogni interesse da parte dei visitatori era rappresentato da tutto quanto si riferisce all'aviazione, non è a dire se questo quadro riscotesse un tributo generale di ammirata attenzione.

La mostra dell'Esposizione di Torino 1911 e dell'A. C. di Bologna al Salon del T. C. I.

Di fianco allo scrittoio, una grande Italia in rilievo recava in bianco l'itinerario del Giro ciclistico d'Italia, la colossale corsa a tappe che sarà fra i principali eventi sportivi del 1909.

Le carte in rilievo — strano a dirsi — costituivano per molti frequentatori, anche parigini, una novità, per modo che anche la principale corsa di biciclette italiana di quest'anno ebbe la sua parte di benevoli commenti e di elogi.

Anche il Comitato del Circuito automobilistico di Bologna aveva esposto nel nostro *stand* i documenti ed i quadri dimostrativi della corsa che ebbe ottimo esito lo scorso anno e dei lavori d'organizzazione iniziati per la manifestazione di questo anno.

Non parliamo poi del materiale abbondantissimo, vario e sempre interessante che il T. C. I. esponeva in casa propria. La dimostrazione di quell'attività multiforme e feconda, appariva chiara agli occhi del pubblico cosmopolita che si raccoglieva nel nostro *stand* — come il fondo suscitatore e coordinatore delle diverse belle manifestazioni sportive che l'Italia promette per il 1909.

SOCI! intensificate la vostra propaganda al T.

FATE NUOVI SOCI

associate i vostri parenti

associate i vostri amici

(Chiedere **Libretto di Adesioni**, a mezzo di biglietto recante le iniziali L A)

Ricordate che con la stessa quota annua il Touring Club Francese ha **centoquindicimila** soci, la Lega Navale Tedesca ha un **milione** di soci, e queste due associazioni, oltre la *Rivista*, non danno ai Soci nessun'altra pubblicazione.

Ultima pubblicazione del T. C. I.:

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 650.000

(Grandi Comunicazioni).

Foglio I° (Alta Italia e Estero). Esso comprende le regioni che si estendono fra i paralleli di Zurigo e Perugia ed i meridiani di Fiume e Marsiglia. Misura cm. 120×76. Contiene 75 piantine di città.

Costa L. 3,— preso alla Sede.

L. 3,25 franco di porto raccomandato in Italia.

» 3,75 » » » » all'Estero.

La tassa sulla bicicletta a L. 5

mercè la costante propaganda e l'opera attiva del Touring.

Il Touring da S. E. Giolitti — Le interrogazioni alla Camera — La riduzione accettata di massima dal Consiglio dei Ministri — Il progetto di imminente presentazione alla Camera.

Il Touring Club Italiano, come è noto, da molti anni aveva promossa l'agitazione per ottenere la riduzione della tassa sui velocipedi.

Le pratiche iniziate ed agitate insistentemente all'epoca del ministro Massimini, l'agitazione promossa e mantenuta viva nei due rami del Parlamento coi nostri frequenti memoriali e con la parola viva di deputati e senatori nostri amici, il cordiale appoggio accordatoci dalla stampa, la campagna della nostra *Rivista*, le replicate pressioni delle nostre Commissioni ai varî Ministeri, il memorabile e popolare *referendum* parlamentare organizzato col mezzo del benemerito Corpo consolare, l'inchiesta condotta sulla produzione ciclistica e sulla importazione, non potevano non riuscire a smuovere il Governo, e S. E. il Ministro Lacava annunciava finalmente al Touring, alcuni mesi or sono, di aver disposto il progetto per la tanto desiderata riforma.

In seguito alle insistenti pressioni perchè il progetto di legge venisse sollecitamente presentato al Parlamento per l'approvazione, giunse notizia che il Ministro del Tesoro aveva trattenuto presso di sè il progetto, non essendo ancor deciso ad accogliere senz'altro le proposte che avessero parvenza di diminuzione di redditi. La Direzione del Touring, allora, impressionata di tale stato di cose, trasmise a S. E. il Ministro Carcano un memoriale in cui, dopo essere stata sostenuta la necessità della riforma, si è dimostrato con dati statistici, come della riduzione della tassa l'Erario non avrebbe sofferto perchè la diminuzione sarebbe stata ad esuberanza compensata da una maggior diffusione del velocipede. E al memoriale succedette l'opera personale di sollecitazione e di persuasione per parte della Direzione verso il Ministro.

All'apertura della Camera seguirono sull'argomento varie interrogazioni da parte di deputati, i quali facendo loro la causa propugnata dal Touring, reclamarono che fosse alfine realizzata la promessa già fatta al Touring dal Governo di ridurre la tassa sui velocipedi.

Contemporaneamente la Direzione del Touring deliberava di agire anche presso il presidente del Consiglio dei Ministri on. Giolitti, vivamente sollecitando dalla sua autorità i provvedimenti per assicurare la vagheggiata riforma. Si recarono quindi da S. E. Giolitti il direttore generale comm. Johnson, il vice-direttore generale comm. L. V. Bertarelli, il capo Sezione legale avv. cav. Bortolo Belotti, gli onorevoli deputati Francesco Mira consigliere del Touring, Silvio Crespi, Principe Lanza di Scalea nostro delegato provinciale a Roma, Negri De Salvi, avv. Vicini capo console a Modena, Rossi Gaetano, Da Como, Ferri Giacomo, e il senatore Bettoni. Altri deputati mandarono la loro adesione come gli onorevoli Marsengo Bastia, Principe Borghese e Crespi Daniele.

L'avv. Belotti ha ricordato a S. E. Giolitti l'antica e costante opera del Touring, diretta ad ottenere la riduzione della tassa, ed ha esposto le ragioni per cui la riforma non può essere ritardata, essendo il velocipede diventato popolare, e quasi un accessorio degli strumenti di lavoro per le classi meno abbienti. S. E. Giolitti rese omaggio all'opera del Touring, ed ha promesso di occuparsi personalmente della cosa, persuaso che il progetto di legge, forse riveduto e ritoccato circa il modo dell'esazione della tassa, sia senza indugio presentato al Parlamento.

Per l'autorevole affidamento del presidente del Consiglio dei Ministri, noi possiamo ritenere raggiunta la meta di aver dal Governo l'impegno di una provvida legge ed affermare finalmente che il velocipede sarà presto alleggerito da un tributo che la pratica ha dimostrato eccessivo e sproporzionato.

Ed a maggior ragione possiamo dire di aver raggiunto il nostro fine inquantochè nello stesso giorno in cui l'on. Giolitti prometteva alla Commissione del Touring l'appoggio alla richiesta riduzione, l'on. Cottafavi rispondeva all'interrogazione degli onorevoli Vicini, Ferri Giacomo, Negri De Salvi che il Ministro delle Finanze stava appunto ritoccando il progetto di riduzione nel senso di assicurare una maggiore garanzia di esazione della tassa stessa, e immediatamente dopo la visita del Touring a S. E. Giolitti, il Consiglio dei Ministri in riunione del 13 dicembre, approvava di massima il progetto di riduzione della tassa sulle biciclette nella misura invocata dal Touring e cioè a L. 5 dando incarico al Ministro delle Finanze e a quello del Tesoro di prontamente ritoccare il progetto sulle modalità di esazione per presentarlo alla Camera il più presto possibile. Adesso ci giunge notizia che il progetto tra i due Ministri è concordato per la riduzione della tassa a L. 5, ritornando però, nello intento di diminuire le frodi, al sistema della targhetta fissa con maggior facilitazione di pagamento nel senso di abilitare tutti i Comuni all'esazione della tassa ed alla apposizione della targhetta.

All'ora in cui scriviamo viene esplicata per parte della Direzione del Touring e di deputati e senatori amici del Touring un'azione viva presso il Governo perchè provveda acchè la convenuta riduzione abbia effetto dal 1909 sospendendo anche eventualmente la riscossione della tassa sino all'approvazione d'urgenza per parte delle Camere del progetto di riduzione.

Sull'esito di questa azione non possiamo però nutrire molte lusinghe e dare molti affidamenti perchè essa è contraria a inveterate e quasi dogmatiche consuetudini fiscali e parlamentari.

E mentre dichiariamo che poteva essere equo di sperare da Governo e Parlamento maggior sollecitudine verso gli interessi dei ciclisti, ci sia lecito di esprimere pur anco la soddisfazione perchè l'opera del Touring sia pur giunta allo intento desiderato, e di ringraziare tutti coloro, Enti, stampa, consoli, soci e privati che, associatisi all'opera e alla propaganda nostra per la riduzione della tassa, condividono ora la leale convinzione che senza l'opera del Touring alla riduzione della tassa non si sarebbe arrivati, anche nel 1910.

Al Salon di Parigi ebbimo occasione di incontrare M. Simons, il popolare Simons, noto ormai anche al pubblico italiano per quelle straordinarie vignette dei giornali illustrati francesi che formano la meraviglia d'ognuno per esattezza documentaria, per evidenza fotografica e per estetica bellezza.

Abbiamo voluto approfittare della circostanza chiedendogli qualcosa intorno all'esercizio dell'arte sua.

* * *

Dove sono mai quei tempi in cui, modesto dilettante fotografo, montavo, alla stazione d'un piccolo villaggio, su d'un barroccio sgangherato e cigolante, che mi avrebbe portato, qualche chilometro lontano a visitare le rovine d'una vecchia abazia? Io sto per rimpiangere quel buon tempo antico che non è poi più lontano di data di quel che non sia per i cambiamenti in seguito sopravvenuti; il treno *omnibus*, la vettura primitiva attaccata ad un vecchio ronzino di fattoria; questi due veicoli che compendiavano allora nelle campagne di Francia i mezzi di trasporto, hanno ceduto alla snella bicicletta con o senza motore ed alla celere automobile che mi conducono a 10, a 30, a 60 chilometri all'ora per i monti e per i piani a gustare i piaceri del turismo.

... ho sfidato tutte le vertigini senza una esitazione per ritornare possessore del cliché...

La strada ha ripreso a poco a poco l'aspetto d'una volta, la ferrovia ha perduto molto del suo fascino. Non sono più le paterne diligenze che circolano; ma il vero turista in tanto rapido incalzare di progressi ha voluto conservare il suo cavallo favorito: la bicicletta: e la bicicletta è e sarà sempre signora del turismo, perchè unica, fra tutti i mezzi di locomozione odierni, essa ci permette di assaporare lentamente le gioie della strada; la sua leggerezza e la sua agilità le rendono possibile di passare dovunque, e se qualche volta essa si rifiuta di arrampicarsi sulle erte col suo cavaliere in sella, può tuttavia esservi fatta salire spingendovela a mano.

Il complemento naturale del grande turismo è la fotografia. Quale soddisfazione dopo la gita domenicale evocare nelle tenebre della camera oscura i ricordi fissati sulle innumerevoli placche sensibili che hanno costituito, per così dire, il nostro viatico!

La fotografia e lo sport! — Lo *sport* non ha patria, la fotografia nemmeno. Il numero dei dilettanti è divenuto legione e — io stesso lo dichiaro senza ombra di falsa vergogna — il dilettante moderno si è fatto ben più forte in fatto di teorica fotografica di quel che non siano i professionisti. Egli cerca sempre il miglior punto

per operare, egli scruta l'orizzonte, egli compie delle vere fatiche d'Ercole... fotografiche, tutto per avere una veduta originale, artistica e tecnicamente impeccabile.

Ciò che sovente gli fa difetto è un poco la pratica operatoria.

L'essere un ottimo fotografo sportivo costituisce il migliore brevetto che ad un dilettante è dato di sognare.

Se noi riflettiamo, dobbiamo riconoscere che il *reportage* fotografico ordinario non è paragonabile a quell'altro, quello cioè che io e gran parte dei soci del Touring pratichiamo; certo è che l'arrivo d'una corsa automobilistica non potrà essere fotografata una seconda volta se la prima fallisse; non si potrà seguire due volte il tragitto de' sei mila chilometri di cui si compone un «Giro di Francia»; i *clichés* ottenuti debbono essere buoni, occorre farne pochi, non sprecare delle lastre, procedere ad esito sicuro: ecco l'ideale! Io vi accerto che è più facile accodarsi ad un re o ad un imperatore in visita in un qualunque paese, che fare il ritratto, per esempio, ad un Nazzaro o ad un Lancia quando non vogliono saperne di farsi fotografare.

... che fare il ritratto ad un Nazzaro o ad un Lancia...

Questo sia detto senza offendere quei due bravi amici ch'io ho visto esordire nella loro brillante carriera di corridori ed ai quali vado debitore di molte incisioni d'altissimo pregio storico.

Se fossero tutti come questi due grandi automobilisti, bazza sarebbe; ma allorchè si deve lottare contro la flemma ostinata d'un Wilbur Wright sono guai; il miglior partito consigliabile è quello di non chiedere permessi di sorta; contro il malvolere, che sovente è fatto solo di malinteso, l'unica è di tirar via ed operare ad ogni costo.

Succede ai sovrani dello *sport* quel che si nota per i monarchi dei paesi di questo mondo: ciascuno ha il suo capriccio. Ma voi che sfogliate i giornali e le riviste illustrate ammirando l'effigie degli uomini più celebri nei momenti più culminanti della loro vita, assolvete l'indiscrezione del povero fotografo che ha osato fare ciò che era proibito.

La vita per un cliché. — Per rendersi conto di ciò che è capace di fare un fotografo sportivo, come son io e gli altri miei colleghi i quali lavorano per la *Vie au grand air*, per il *Je sais tout* ed altre riviste del genere, bisognerebbe prendersi il

... due canotti ad un tempo si trovarono a fare la volata...

gusto di seguirci e provare a dividere un poco i nostri successi e le nostre disavventure. Le nostre gesta non si contano più, noi siamo abituati a pensare che nessun ostacolo ci deve render impossibile lo scopo che ci prefiggiamo, nulla ci sconcerta o ci turba; d'altronde è indispensabile che noi conserviamo un sangue freddo inalterabile che ci permetta di ottenere tutto quanto vogliamo e di cogliere nel millesimo di secondo l'automobile in corsa, il salto d'un cavallo, il tuffo d'un nuotatore, ecc.

Quest'esempio vi spiegherà come la faccenda non sia fra le più piacevoli del mondo.

Alle ultime corse motonautiche di Monaco, sempre desideroso di procurarmi un buon punto di vista, io avevo noleggiato una barca, ed a dispetto di tutte le proteste dei commissari, ero andato a pormi proprio accanto ad una boa di voltata. Era senza dubbio un posto pericoloso, ma in compenso, dovendo i canotti rallentare in quei paraggi per eseguire la voltata, io mi era assicurato la possibilità di procurarmi delle vignette interessantissime e prese davvicino. E le negative, succedevano alle negative. Disgrazia volle che due canotti ad un tempo si trovassero a fare la voltata; quello che navigava all'esterno, giunto alla boa, tagliò ad un tratto la strada al competitore; quest'ultimo, che era alla *corda*, per evitare l'abbordaggio, precipitò bruscamente nella direzione della mia barca e la spaccò in due. Si corre in fretta da ogni parte al salvataggio, si lanciano dei galleggianti; una testa emerge dall'acqua, poi un braccio ed in cima a questo braccio appare il mio eterno apparecchio. Al pari di Camoens io non avevo abbandonato i miei Lusiadi.

... in bilico sull'orlo di una navicella di aerostato...

In molti casi nulla è più rischioso che il prendere una fotografia sportiva; bisogna fare l'acrobata e contar poco la propria pelle.

Quante volte sospeso nello spazio come un ragno in capo ad un filo, in bilico sull'orlo di una navicella d'aerostato, sulla punta d'un alto albero di veliero, ho sfidato tutte le vertigini senza un' esitazione, per ritornare possessore del *cliché* unico e sensazionale che illustrerà i miei giornali del domani!

L'automobile, il dirigibile, la bicicletta, il canotto a motore, tutto serve a noi fotografi spor-

. . non ci fermeremo dinnanzi all'aeroplano.

... sospeso nello spazio come un ragno attaccato ad un filo...

La « camera » che io impiego comporta un doppio decentramento dell'obiettivo ed è *d'acajou* verniciato poichè io credo sia preferibile il legno nudo al legno foderato per il fatto che non immagazzina della polvere e quando è bagnata asciuga assai più presto. Il solo otturatore deve permettere di far tutto, poichè si deve poter prendere l'istantanea al millesimo di secondo e con la stessa facilità le lunghe pose per i ritratti. Si deve riuscir a far tutto, io ripeto, collo stesso apparecchio, si trattasse anche della fotografia a colori.

Il mio focale è perfezionato, si può regolare dall'esterno ed eseguisce senza mancarne una, la posa o l'istantanea. Un gran quadrante permette di leggervi istantaneamente la visuale che si regola in due secondi.

L'obbiettivo. — Io termino precisamente dove avrei dovuto incominciare, giacchè l'obbiettivo è l'occhio dell'apparecchio, occhio che vede tutto, ma che non sempre rende ciò che vede sopra la lastra sensibile.

Per il *reporter* fotografico sportivo l'obbiettivo ideale dovrebbe essere come l'occhio umano e potersi fissare da 5 metri fino all'infinito.

Quello che occorre per diventare dei perfetti fotografi giornalisti. — Questo io non lo dico con l'aria di fornirvi una ricetta infallibile, ma solo per segnalare le qualità che sono i tratti fisionomici d'una categoria professionale che ha già preso grande importanza e che più ne assumerà per l'avvenire col generalizzarsi ed il perfezionarsi dell'arte giornalistica.

Occorre dunque possedere due qualità principali con cui del resto si riesce in ogni cosa: una grande passione per la propria arte ed un grande disprezzo per le difficoltà di qualunque genere.

La virtuosità d'operatore, il lampo di genio che fa trionfare d'un ostacolo o suggerisce l'espediente per dominare una situazione, l'audacia, la sfacciataggine, la costanza, sono doti che vengono in seguito quando si abbia un po' d'ingegno ed un poco di determinazione.

Del resto non è punto necessario che tutti diventino dei giornalisti - *reporters*; ogni dilettante può con meno dispendio di risorse eroiche essere un ottimo fotografo-turistico e sportivo se amerà di pari amore così la fotografia come il turismo e gli *sports*.

SIMONS.

tivi, qualunque posto d'osservazione per noi è buono, e state certi che non ci fermeremo innanzi all'aeroplano, il quale ben presto ci offrirà gli spazi permettendoci di realizzare il nostro sogno di poter fotografare dalle nubi in un veicolo più pesante dell'aria.

L'apparecchio fotografico. — Si crede generalmente che sia facile trovare in commercio il materiale necessario alla fotografia sportiva o turistica. Grave errore! La mia macchina ho dovuto farla costruire pezzo per pezzo. Bastano quindici giorni di grande *reportage* per farvi misurare l'abisso che separa la teoria dalla pratica.

Capita di rado al *reporter* fotografico di operare comodamente d'in piedi; è quindi *conditio sine qua non* che il suo apparecchio sia ripiegabile e che occupi il minor posto possibile.

... seguire il « Giro di Francia ».

L'industria dell'aeroplano.

Anche questa industria si è iniziata in Francia e non è difficile che vi prenda e che prenda anche in tante Nazioni vicine, che con la Francia gareggiano nell'utilizzazione dell'odiernissimo mezzo di locomozione, uno sviluppo per lo meno non inferiore a quello a cui giunse e che conserva attualmente l'industria dell'automobile.

In ciò ne confermano considerazioni di varia indole. Prima di tutto il carattere ben più democratico dell'automobile aerea. Basta considerare che i primi aeroplani biplani costruiti in questi giorni tanto dalla Casa Voisin che dall' impresa sfruttatrice del brevetto Wright, sono messi in vendita ad un prezzo non superiore alle 25 mila lire, nel quale il costo del motore rappresenta oltre la metà.

L'aeroplano Bonnet-Labranche.

Alla fase evolutiva a cui è pervenuto ora l' aeroplano, chi farà ora acquisto dei nuovi ordigni ?

Certo, per quanto grande e diffuso sia l'ottimismo con cui si giudicano i progressi del volo, a nessuno salterà nella mente di voler servirsi d'un aeroplano come strumento pratico e preferibile di locomozione. No, tanti ostacoli si oppongono a che l' apparecchio d' aviazione venga sostituito, ai tempi che corrono, agli altri mezzi di trasporto come il più veloce ed il più comodo.

Non fosse altro per il tirocinio lungo, paziente e non scevro di pericoli che impone all'esordiente il maneggio e la padronanza della macchina. Ormai è noto a tutti e non fa neppure bisogno di spiegarlo, come l'uomo abbia bisogno di imparare a volare nello stesso modo che ha appreso a camminare, a nuotare a montare in bicicletta, ecc.

Così il volo per un po' di anni rimarrà privilegio di una categoria ben limitata di persone: gli uomini di *sport*. Sono essi che, appollaiati sull'alto e rischioso biciclo, e sulla cigolante, asmatica e puzzolente automobile dei primi anni, sfidavano i disagi, le cadute, le beffe e le antipatie del pubblico. Mercè tale ostinazione questi veicoli s'imposero; l'uso rese necessarie le trasformazioni tecniche; a poco a poco il biciclo acrobatico diventò la elegante, scorrevole ed utilissima bicicletta; la spregiata « caffettiera » degli inizi, diventò l'automobile perfetta, velocissima, *confortabile* che oggi ha trovato tante applicazioni nel turismo, nel commercio e nell'industria.

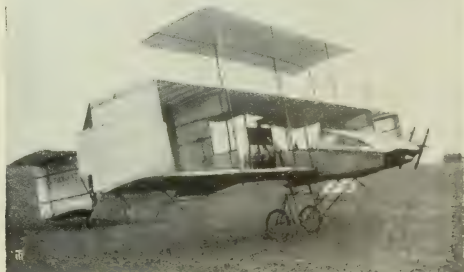
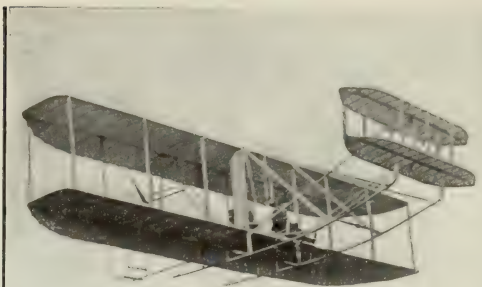
La storia della bicicletta e dell'automobile troverà nel campo del volo meccanico una seconda edizione riveduta e corretta.

Venti anni e più di cronaca sportiva hanno insegnato qualche cosa ai tecnici; ed essi attendono appunto dalle manifestazioni sportive la pratica riprova d' ogni loro teoria.

Le gare indette nelle Nazioni più progredite d'Europa offrono ai concorrenti rispettivi un contingente finanziario che supera il milione e mezzo. Il 1909 può dunque definirsi l'anno per eccellenza dello *sport* aviatorio.

Da tutte queste prove non può a meno di derivare una somma utilissima di esperienza agli studiosi i quali se ne avvarranno per le modificazioni degli apparecchi nell'intento di eliminare i difetti inevitabili man mano che questi risulteranno al cimento della pratica.

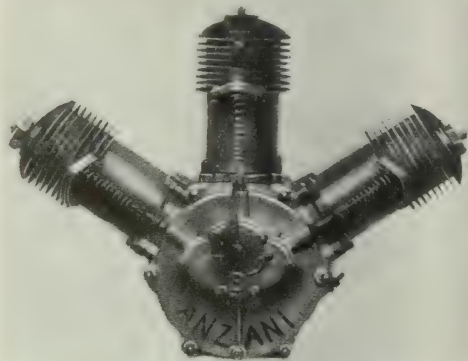
Intanto coll'ultimo volo del 18 dicembre

Il monoplano Pean

Il nuovo triplano Farman.

scorso nel quale Wilbur Wright riuscì a tenere... l'aria per la durata di 1 ora 55' 59'' 3/5 con un percorso effettivo di circa 120 chilometri, il periodo sperimentale può dirsi definitivamente chiuso.

Ormai non rimane a coloro che amano volare, che acquistare un apparecchio ed apprenderne l'uso.

In Francia più d'una officina lavora alla costruzione di macchine volanti. E si può dire che in questo brevissimo periodo da che l'aeroplano è uscito dalla fase di laboratorio per diventare oggetto di produzione industriale, la tecnica di fabbricazione abbia già compiuti progressi notevoli.

Si conoscono già i processi costruttivi dei fratelli Voisin, i fornitori dei biplani sui quali Farman e Delagrange compirono le prove di cui si occupò la stampa di tutto il mondo.

Per esempio si è giunti ad ottenere dei telai in legno, che è la materia della quale per molto

Il motore per aeroplani Anzani.

tempo ancora si comporrà l'ossatura dell'apparecchio, che hanno una elasticità ed una resistenza non di molto inferiore a quella del metallo.

Basti dire che le esperienze hanno dimostrato che un *fuselage* di legno coperto di tela, misurante 3 metri di lunghezza per 40 centimetri d'altezza e del peso di 7 chilogrammi può sopportare un carico di 400 chilogrammi.

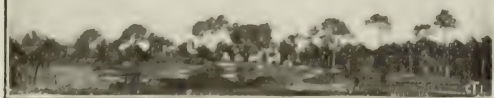
Ma il problema più importante è ancora senza dubbio quello del motore.

Quello che occorre in un aeroplano che, come quello Wright ha già dato prove sufficienti di stabilità e di dirigibilità — è un motore leggiero, robusto e di funzionamento costante e sicuro.

Una *panne* di motore in aeroplano è di gran lungo più fastidiosa e pericolosa che non in automobile.

Quando il congegno dinamico cessa di funzionare, il peggior guaio per l'automobilista è quello di dover fermarsi sul posto, scendere di macchina e — armato d'alquanta pazienza — riparare al guasto od all'inconveniente.

L'aviatore invece è costretto a discendere.

Non calcoliamo il tempo ch'egli dovrà perdere toccando il suolo; consideriamo piuttosto il rischio in cui egli si pone quando la *panne* lo sorprenda al di sopra di una città, di una foresta, di un lago o d'un fiume. E' bensì vero

ch'egli non discende a picco, ma in diagonale e che, sopratutto se si trova ad una certa altezza — potrà scegliersi il luogo d'*atterramento* e guidarvi il suo veicolo come ad un porto. Ma ci sono delle località che di porti non ne offrono affatto; ma il tempo non è sempre così calmo, da permettere ad un aeroplano, privato di quasi ogni sua forza di resistenza all'impeto dei venti, di dirigersi ove la volontà del conduttore vorrebbe guidarlo.

Aggiungete che pochissimi sono i terreni ove sia possibile ad apparecchio d'aviazione di riprendere il volo. Occorre per questo una superficie piana ed unita ove prendere quella specie di rincorsa che è il prologo necessario di ogni slancio ascensionale.

Motore per aeroplani Renault.

Parecchi sono i motori d'aeroplano messi in commercio dalle diverse officine. Essi assumono per lo più una caratteristica foggia a ventaglio che li fa subito distinguere.

Fra i più noti citiamo il motore Rénault ad 8 cilindri con una forza di 58 HP ed un peso che non supera i 2 chilogrammi e mezzo per ogni cavallo. Il milanese Anzani vanta pure un motore di struttura press'a poco eguale e di peso di poco superiore.

Fra le Case automobilistiche italiane parecchie si sono già poste all'opera per fornire i grandi uccelli artificiali di uno spirito animatore che soddisfi in tutto alle leggi ed alle necessità del volo. Fra esse l'*Isotta Fraschini* ha testè costruito un motore che ha suscitato nei tecnici grande interesse.

E' un motore ad otto cilindri fatti a *V* accoppiati, sviluppanti una forza di 50-55 HP. L'asse motore gira a 1800 giri, l'asse dell'elica a cui comunica per mezzo di una trasmissione demultiplicante, gira soltanto a 900 giri. Il cardano, in unione al cuscinetto portante l'elica, costituiscono un dispositivo che ha per iscopo di permettere i movimenti giroscopici dell'elica. Raffreddamento ad acqua a pompa centrifuga ed a ventilatore. Questo motore per aeroplani pesa complessivamente chilogrammi 150, vale a dire meno di 3 chilogrammi per HP, il qual peso è minimo se si considera che vengono in esso calcolati tutti gli organi, senza di cui il peso sarebbe ridotto a 110.

Ecco dunque, nel momento in cui l'automobile sembra accennare ad un periodo di decadenza, un nuovo e vasto orizzonte spalancato alla genialità ed alla attività dei nostri meccanici.

Officina Voisin per la costruzione degli aeroplani.

Il Gran Premio dell'A. C. d'America.

Le nuove vittorie degli italiani.

La grande riunione automobilistica svoltasi sul Circuito di Savannah, la quale, secondo le previsioni di alcuni, segnerebbe la fine delle corse di motori, ha dato occasione all'industria italiana di dimostrare ancora una volta la sua superiorità in paragone delle più formidabili marche costruttrici del mondo.

Una fra le più giovani Ditte nazionali — la *Lancia* di Torino — e la più antica e gloriosa d'Italia, la *Fiat*, furono rispettivamente classificate prime nelle due prove di cui componevasi il *meeting* d'America.

La vetturetta *Lancia* condotta da Hilliard giunse al traguardo innanzi a 16 competitrici nella gara riservata alle vetture leggere, che si disputò il 25 novembre. Essa coperse 315 chilometri e 400 metri in ore 3,23' 33", raggiungendo una media oraria di 92,970 chm.

Quarta giunse l'*Isotta Fraschini*, la quale non avendo potuto combattere ad armi pari in causa dell'alesaggio notevolmente inferiore, fornì tuttavia una bella *performance* ad una regolarità invidiabile e si piazzò quarta.

La vittoria della Marca italiana in questa prima giornata di corse, fu assai commentata.

Infatti appariva strano che Vincenzo Lancia il corridore valoroso e sfortunato che in quasi tutte le competizioni alle quali aveva preso parte era giunto sempre vicino alla vittoria senza mai poterla conquistare, avesse vinto proprio la prima volta che s'era presentato in lizza come industriale.

Nella corsa per la Coppa d'oro. disputatasi il giorno seguente tra grandi vetture ed a cui presero parte 20 concorrenti, il duello si restrinse si può dire fra i rappresentanti d'Italia e la marca tedesca *Benz*, non essendosi i francesi, come da parecchio tempo a questa parte, dimostrati all'altezza della fama conquistata e non avendo creduto, come già in altre corse la temibile vincitrice del Grand Prix di Francia 1908, la Mercedes, di arrischiare contro l'Italia la reputazione acquistata in seguito alla sua inaspettata quanto grande vittoria.

Il primato degli italiani apparve manifesto avendo essi conquistato il primo ed il terzo posto per opera di Wagner e di Nazzaro pilotanti ciascuno una macchina *Fiat*. La grande marca di Torino fu anche l'unica fra i concorrenti, le cui macchine giungessero tutte al traguardo.

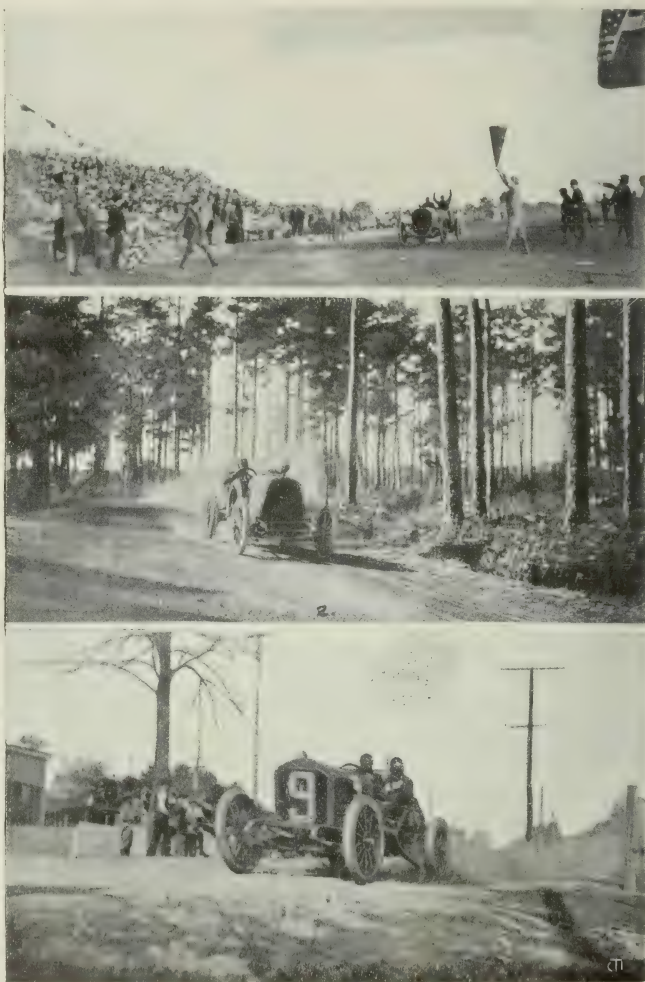
La più forte velocità della corsa fu quella conseguita da Di Palma su *Fiat*. che percorse il secondo giro in 21' 36" con una media di 112 chilometri all'ora.

Per quanto il terreno del Circuito fosse lontano dalle asprezze delle Coppe Vanderbilt di famigerata memoria, tuttavia il vincitore non potè guadagnare il premio che era stato offerto a chi avrebbe battuto il *record* del mondo della velocità, il quale spetta così ancora a Nazzaro.

Ecco pertanto l'ordine di classifica delle due gare:

Corsa vetturette: 1. Hilliard, su *Lancia* in ore 3.23' 33"; 2. Bucman su *Buich*; 3. *Oldsmobile*; 4. Poole, su *Isotta e Fraschini*.

Corsa Grand Prix: 1. Wagner, su *Fiat*, in ore 6,10' 31'. Media oraria: chilometri 104,880; 2. Hémery, su *Benz* in ore 6,11' 27". Media oraria: chm. 104,580; 3. Nazzaro, su *Fiat* in ore 6,18. Media oraria: chilometri 102,660; 4. Hanriot, su *Benz*, in ore 6,26' 12"; 5. Hautwast, su *Bayard-Clément*, in ore 6.34' 6"; 6. Strang. su *Renault*, in ore 6,43' 37"; 7. Rigal, su *Bayard-Clément*, in ore 6,45' 49"; 8. Fournier, su *Itala*, in ore 6,46' 32"· 9. Di Palma, su *Fiat*, in ore 6.51' 34".

Come morale che si può trarre da questo recente contrasto automobilistico diremo che al caso, all'audacia ed alla virtuosità dei conduttori si può attribuire qualche raro e saltuario successo, non un corso luminoso e trionfale di vittorie conseguite in ogni campo, dimostranti l'effettiva eccellenza d'una produzione in cui si fondono i vari attributi intellettuali d'una intera razza.

1. Wagner (*Fiat*) giunge primo al traguardo.
2. Rigal (*Bayard Clement*) sul viale Fergusson.
3. Un passaggio di Duray (*De Dietrich*).

Fot. The Car).

Gli sports della Montagna.

L'uso dello *sky*, dalla Scandinavia, e segnatamente dalla Norvegia, che ne è stata la patria e la culla, è venuto divulgandosi ed estendendosi in tutta Europa.

In alcune regioni meglio adatte a questa pratica, come nel Riesengebirge, nella Foresta Nera, e in qualche parte della Svizzera si è introdotto anche fra le classi meno facili alle innovazioni, quali i montanari e la gente di campagna; i cacciatori lo adoperano per cercare e rincorrere la selvaggina; i dottori per portare le loro cure nelle più lontane casupole, abbandonate finora fra gli immensi campi nevosi; i postini per recare le notizie e i saluti degli assenti; tutti han trovato il loro tornaconto ad adoperare questo nuovo, facile e rapido mezzo di locomozione.

A scopo di *sport* lo *sky* va diffondendosi in modo meraviglioso. Dovunque si possono trovare ampie distese nevose, fin nel caldo Abruzzo, si sono formati dei gruppi di skiatori; sono sorti dei *Sky Clubs*.

Fiorentissimi nella Germania e nella Svizzera, ne contiamo parecchi anche in Italia, che danno buon affidamento di vedere anche fra noi sviluppato questo interessantissimo *sport*.

E' sentito da tutti il desiderio, quasi il bisogno, durante le belle giornate rigide e luminose dell'inverno, di muoversi, di correre; i lucenti specchi di ghiaccio, le immacolate distese di neve, sembrano invitare, e con i pattini, con le slitte ci si slancia alla vivificante carezza dell'aria frizzante, pungente.

Nessuna miglior preparazione poteva sperare lo *sky*, e nessuna innovazione poteva come lo *sky* raccogliere l'approvazione, sollevare l'entusiasmo di chi sente l'alta poesia della natura invernale.

Lo *sport* dello *sky* ha trovato le più cordiali accoglienze fra gli alpinisti, che hanno con suo mezzo la possibilità di ritornare fra le care montagne anche nell'inverno, quando l'immenso uniforme mantello nevoso sembra volerne difendere l'accesso.

1. Una gita skyistica nei dintorni di Davos Platz. — 2. Le signore preferiscono ancora il tobogga come lo sport meno faticoso. — 3. Un panorama invernale a Kloster. (*Fot. The Car*).

Le popolazioni montanine a poco a poco se ne interessano; ma chi ha, sopratutto, trovato modo di farne la più larga applicazione pratica è stato l'esercito; le truppe alpine si sono dedicate con vivo interessamento a questo esercizio.

I *Sky Clubs* della Germania e dell' Austria si sono radunati in una grande Federazione dell' Europa Centrale. Quelli svizzeri formarono una sola Unione Svizzera.

In Italia, dove lo *sky* è stato introdotto una diecina di anni fa, dall'ing. Adolfo Kind, si fondò a Torino verso il 1901 il primo *Sky Club Italiano;* altri vennero poi formandosene a Milano. a Genova, e ultimamente anche a Roma e a Cuneo. Ora tutti insieme si sono radunati in *Unione Italiana dei Sky Clubs*, al fine di organizzare e regolare concorsi e gare anche fra noi, e di aiutare la diffusione in Italia del nuovo *sport*.

Lo *Sky Club* di Torino tenne a Oulx nel 1904 il primo Convegno di *sky*.

Lo *Sky Club* di Milano ne tenne poi in Valsassina; e l'anno scorso riuscì splendidissimo quello di Limone Piemonte, organizzato dalle locali Autorità civili e militari.

Quest'anno, per iniziativa dello *Sky Club* di Torino, avrà luogo in Bardonecchia, una grande riunione nei giorni 23, 24 e 25 gennaio.

etc.

Una Conferenza Internazionale per i Cartelli Indicatori.

Il recente Congresso della strada a Parigi, al quale hanno fatto adesione gli Stati e le grandi Associazioni turistiche internazionali, non poteva disinteressarsi della questione della circolazione nei rapporti delle segnalazioni stradali e se ne è occupato nell'intento di semplificare e di unificare i segnali per renderli comprensibili a tutti senza distinzione di lingua, quasi a costituire un esperanto della strada.

Abbiamo riprodotto antecedentemente il voto del Congresso che ebbe l'adesione anche dei delegati del Touring Club Italiano, per l'Italia, col quale si riducevano a quattro i segni da adottarsi per indicare ostacolo alla circolazione sulla strada e cioè: incrocio, voltata pericolosa, passaggio a livello, e ostacolo in traverso (cunetta e dosso).

Questo voto evidentemente contrasta con quello del Congresso 1908 della L. I. A. T. a Stocolma che riduceva ad uno il segno per tutti gli ostacoli.

Notiamo qui che il Touring Club Italiano, già non soddisfatto del modo col quale alcuni tra i minori dei Touring esteri avevano trattata la stessa questione al Congresso di Monaco 1907, non si era presentato al Congresso della L. I. A. T. a Stocolma ed in omaggio agli statuti della L. I. A. T. stessa non ha quindi alcun impegno ed alcun dovere di osservarne il voto che non risponde affatto alla nostra opera pratica compiuta sulla strada per parecchi anni, mentre è emesso per volontà numerica di rappresentanti di Touring, che se pure hanno grandi meriti in altri campi della loro attività, non contano al loro attivo sulle strade dei loro Paesi un vero patrimonio come il nostro di segnalazione.

D'altra parte il T. C. I. si è trovato e si trova invece nelle massime d'accordo col Touring Club di Francia, coll'Automobile Club di Francia, coll'Automobile Club di Germania, e coll'Association Générale Automobile, colle quali tre ultime Istituzioni, prima ancora del Congresso della strada, esisteva una tacita intesa da parecchi anni, per la diffusione dei cartelli indicatori che avessero uguale caratteristica di segni per alcuni ostacoli, ed uguale aspetto esteriore nella forma e nei colori (fondo bleu con segnali e parole bianche). Questa forma e questi colori sono stati poi sanzionati dal Congresso della strada col voto sopra ricordato.

Il 1 dicembre a Parigi, durante il Salon dell'Automobile ha avuto luogo una riunione tra i delegati delle Associazioni turistiche nazionali per concretare il modo di applicazione del voto del Congresso.

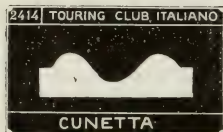
A tale riunione erano presenti, delegati dal Touring Club Italiano, il nostro capo console di Parigi, George Berteaux ed il signor Stein, e venne avanzata una proposta studiata d'accordo tra il Touring Club di Francia e la Commissione di turismo dell'Automobile Club di Francia perchè i cartelli indicatori di ostacoli sulla strada fossero non più rettangolari nella forma, ma a disco del diametro di 0,70 e mantenessero i quattro segni di cui alle figure qui sopra.

Il Touring Club Italiano con l'A. C. I. ha fatto le sue riserve circa la forma rotonda del cartello, in quanto in Italia (così come nel Belgio) detta forma è adoperata dalle Ferrovie e le strade ordinarie sono sovente parallele alle strade ferrate, di modo che si potrebbero ingenerare delle confusioni intollerabili per parte delle Amministrazioni ferroviarie: non solo ma il Touring Club Italiano, che sopratutto si preoccupa di continuare il proprio programma di larga diffusione sulle strade dei cartelli indicatori, ha obiettato che mentre la pratica aveva dimostrato che le dimensioni e la forma rettangolare erano sufficientemente visibili anche agli automobilisti (anche i Clubs e i Comitati organizzatori di corse in Italia avevano adottato appunto le segnalazioni del Touring nelle occasioni speciali delle corse) il modificare ora il segnale comportava una spesa doppia di materia prima e quindi con gli stessi mezzi una minorata diffusione di cartelli. La conferenza ha deciso di lasciare facoltà allora di impiegare la forma rettangolare.

Intorno ai segni propriamente detti il Touring Club Italiano e l'Automobile Club di Germania d'accordo, hanno obiettato essere già diffuso per indicare il passaggio a livello, un segno che contrasta con quello proposto dalle Associazioni francesi e che più risponde alla tecnica di costruzione delle barriere delle strade ferrate della Francia.

Infine l'accordo è intervenuto sul criterio di disporre il cartello indicatore perpendicolarmente alla strada e dalla parte del senso della circolazione. Il cartello si dovrà trovare all'altezza di m. 2,75 dal suolo e a 250 metri circa davanti all'ostacolo da segnalare.

S'intende che per i *cartelli di direzione* nulla vi ha di innovato e questo è il più importante, perchè in Italia specialmente, dove in confronto degli altri Stati vi è così grande scarsezza di segnalazioni itinerarie, queste consistono ormai, quasi esclusivamente, nei cartelli indicatori del Touring adottati anche dal Ministero dei Lavori Pubblici, dalle Amministrazioni provinciali e dai Comuni e tutti sappiamo che per quanto in alcune parti possa ancora non essere molto evidente, di tali cartelli ne sono diffusi sulle strade già cinquemila. Essi hanno nei rispetti della Conferenza internazionale il merito di avere preconizzato e adottato da tempo i colori oggi votati (fondo bleu con parole bianche). Ai cartelli di direzione sopratutto, il Touring continuerà a rivolgere la propria operosità perchè in breve lasso di tempo possano, almeno le strade di grandi comunicazione in Italia, essere completamente guernite di segnalazioni itinerarie che sono la guida stradale del viaggiatore.

E a tale scopo noi rivolgiamo ancora un caldo appello ai soci, agli amici, ai Clubs, agli Enti che ci hanno in quest'opera così validamente aiutato perchè concorrano con noi al compimento sollecito di un servizio di importanza nazionale per la necessità del viaggio e pel decoro del Paese.

Un degno epilogo a tre iniziative del Touring.

La festa della premiazione.

Fu il 9 novembre che ebbe luogo la imponente e simpatica cerimonia della distribuzione dei premi destinati ai partecipanti a tre importanti manifestazioni che per sè stesse caratterizzarono la varia e multiforme attività del nostro Sodalizio nel corso dell'anno testè spirato: la prima Crociera motonautica sul Po, il Concorso nazionale di progetti d'albergo e la Manovra dei Volontari Ciclisti Automobilisti a Piacenza.

Nel pomeriggio, l'ampio e magnifico salone della Patriottica, gentilmente concesso, era affollato di un pubblico vario ed eletto.

Al tavolo d'onore, oltre al nostro direttore generale comm. Johnson, al vice-direttore commendatore Bertarelli, ed a quasi tutti i membri del Consiglio, sedevano il prefetto comm. Panizzardi, il sindaco senatore Ponti, il generale Costantini, in rappresentanza del comandante il Corpo d'Armata il gen. Chiarla, l'ing. Baroni, l'on. Oliva, il conte Foscari in rappresentanza del Sindaco di Venezia, il comm. Riva, i senatori Giuseppe Vigoni, Bettoni di Brescia, l'ing. comm. Salmoiraghi, presidente della Camera di Commercio, gli assessori Candiani, Rusconi, Tarlarini, l'ing. comm. Ancona, il cav. Dalai, vice-presidente della Società del Tiro a Segno, l'ing. cav. Poggi del Municipio, l'avv. cav. Pizzagalli, segretario del Municipio, ed altri.

Primo a parlare fu il comm. Bertarelli, il quale, a nome del Consiglio del Touring ed in sostituzione del comm. Johnson che si trovava indisposto, porse il saluto ed i ringraziamenti del Touring alle Autorità che colla loro partecipazione vollero rendere più solenne il significato della manifestazione, agli Enti rappresentati ed a tutti gli intervenuti. Il numero dei presenti a questa cerimonia, egli dichiara, costituisce l'indice più eloquente del largo consenso e del favore crescente che suscita la complessa opera del Touring alla cui attività si vanno aprendo man mano nuovi orizzonti. Indi concluse presentando gli oratori e cedendo la parola al comm. ing. Piero Piola-Daverio, consigliere del Touring e presidente della Commissione di turismo nautico.

Questi, con un'esposizione piana e persuasiva delinea gli intendimenti che mossero il nostro Sodalizio a bandire e ad organizzare la gita e la crociera motonautica che sortì quello splendido esito che tutti conoscono. Noi abbiamo inteso — egli dice — di richiamare l'attenzione del pubblico sul Po, questa magnifica via d'acqua che pochi da gran tempo hanno in considerazione e che nessuno utilizza.

Fino ad ora il problema ha preoccupato solo pochi studiosi ed alcune Commissioni governative che si succedettero l'una all'altra senza poter mai avviarla su quel terreno pratico che sarebbe stato necessario per interessarvi ed appassionarvi l'intera nazione. Negli Stati più progrediti la navigazione fluviale costituisce un valido complemento degli altri mezzi di trasporto e rappresenta una delle principali sorgenti di benessere economico, tant'è che non si teme di spendere centinaia di milioni per assicurarsi una rete utilizzabile. L'Italia s'è limitata di devolvere un fondo irrisorio di quattrocento ottanta mila lire che neppure è stato speso tutto.

Con esempî pratici convincenti dimostra i vantaggi d'ordine sociale, economico ed etico che l'Italia potrebbe trarre da una razionale sistemazione delle vie d'acqua.

Il merito del Touring sta appunto nell'aver richiamato l'attenzione dell'Italia sul vitale problema, e di aver dato opera a che la coscienza popolare serva di efficace e decisiva propulsione sui legislatori a creare un nuovo e fecondo strumento di prosperità nazionale.

Il senatore Bettoni pronunciò vibrate parole in lode del Touring al quale molto si deve se la benemerita istituzione dei V. C. A., alimentata da nobili sensi d'amor patrio, ha potuto sorgere e fiorire ed offrire un sicuro presidio di giovani ed entusiastiche energie alla integrità del Paese.

Tali concetti vennero ribaditi in una viva descrizione dell'ultima Adunata-manovra di Piacenza, dal cav. Dalai.

L'avv. Bortolo Belotti consigliere del Touring illustrò con rapida e perspicua sintesi il Concorso nazionale dei progetti d'albergo, integrazione pratica e concludente della propaganda tenace dalla nostra Associazione estrinsecata per il miglioramento degli alberghi di tipo medio.

Un discorso efficacissimo nella sua brevità, pronunciò il prefetto comm. Panizzardi inneggiando alla feconda attività del Touring ch'egli definì Istituto d'utilità nazionale.

Gli tenne dietro, per ultimo, il sindaco marchese Ponti, il quale ricordò come a tutte le iniziative che avevano nella cerimonia delle premiazioni un degno coronamento, il Touring abbia sin da principio assicurato il successo, portando la forza della sua organizzazione e l'efficacia della sua propaganda: chiuse coll'augurio che alla gagliarda esistenza del Touring arrida ancor più lieto avvenire.

Dopo il discorso del sindaco, applauditissimo, seguirono le premiazioni; a tutti i premiati il prefetto consegnò la distinzione, accompagnandola con parole di compiacimento.

UNA PREGHIERA AI SOCI. - Saremo veramente grati a quei Soci che possiedono duplicati di pubblicazioni del Touring (Riviste, Annuari, Guide, Carte, ecc.), o fascicoli della Rivista che non credessero di conservare — volessero ritornarli a questa Sede per completare le varie raccolte possedute dalla nostra biblioteca.

BIBLIOTECA.

Nella presente rubrica registreremo tutti quanti i libri che ci verranno inviati in omaggio. Di quelli fra essi che ci perverranno in doppia copia e che abbiano un sufficiente valore bibliografico e qualche interesse per la nostra Rivista, *verrà fatta anche la recensione.*

Onésime Reclus, *Manuel de l'Eau,* suite et complément du *Manuel de l'Arbre,* pour servir à l'inseignement sylvo-pastoral dans les écoles Paris, Touring Club de France, 65, Avenue de la Grande Armée; pag. 102.

In un momento come questo in cui il problema economico, estetico e turistico dell'acqua ha assunto un interesse speciale in Italia, riuscirà piacevole ed utile la lettura di quest'opera che presenta un'elegante e nitida edizione i vari aspetti del vivificante elemento che feconda la terra, e le varie utilizzazioni di esso.

G. B. Rossi, *Paesi e Castelli dell'Alto Monferrato e delle Langhe.* Guida storica amministrativa e commerciale. Roma L'Italia Industriale ed Artistica Editrice.

Di questo territorio ricco e laborioso, e tutto pieno di grandi ricordi storici, l'autore discorre con lodevole competenza in un volumetto che è un vero *vademecum* per chiunque, sia esso turista, artista, uomo d'affari o semplicemente curioso che desidera conoscere l'interessante regione.

M. Giannino Martinelli, *Manuale di scherma col bastone da passeggio.* Difesa personale. Assistenza infortuni. Milano, Poligrafia Italiana, via Stella, 9

Per un galantuomo che abbia abitudini pacifiche le leggi preventive sono... a totale sfavore poichè lo espongono inerme nelle mani dei bricconi armati. E' perciò che il libro del Martinelli il quale insegna a difendersi col bastone e senza, secondo i principî più moderni della scherma e della lotta pratica, merita di divenir popolare.

Pianta e Guida di Milano. Nuovissima edizione ingrandita col piano regolatore aggiornato. Elenco generale delle vie e piazze, percorse dai trams. Descrizione di quanto havvi di più notevole. L. 1,25. Ditta Artaria di Ferd. Sacchi e Figli, Milano, corso Venezia, 13.

Agostino Novero, *L'Equatore moderno.* 1. Alcuni dati sul suo commercio. Roma, Cooperativa Tipografica Manuzio, via di Porta Salaria, 23 *A.*

Concorso Nazionale Fotografico. Milano, 1909. Programma. Sede del Comitato esecutivo. Via Tre Alberghi, 17, Milano.

Gaetano Rizzo, *I commissari prefettizi e regi presso i comuni.* Como, Tipografia Editrice Ostinelli.

I. *Congrès international de la route.* Paris, 1908. Imprémeries Générale Lahure, 9, rue de Fleurus, Paris.

Olimpia de Gaspari, *Alpinisti in erba.* Torino, Casa Editrice Giovanni Gallizio.

Scrivere un libro per giovanetti non è la cosa più facile del mondo, sopratutto quando ci si propone di istruire senza far addormentare in piedi.

L'autrice non è certamente riuscita a rivaleggiare col Collodi e col Vamba nella pittura dei caratteri e nell'interesse degli episodi, ma ha scritto un libro simpatico di propaganda turistica. E per la buona intenzione e per l'opera buona merita lode e seguaci.

Santo Monti, *Como Romana.* Seconda edizione, con l'aggiunta delle iscrizioni romane ritrovate nell'Agro comense in questi ultimi anni. Como, Tipografia Editrice Ostinelli.

A questo volume si può senz'altro applicare l'epigrafe sallustriana che lo precede. Lo studio delle antichità come quelle di Como che ci parlano chiaramente alla vista di grandezze passate, non solo ha grande valore per la messe di coltura storica ed artistica che ne porge, ma anche e sopratutto per la suggestione di sentimenti grandi che esercita sull'animo nostro. Il libro del Monti, redatto con diligenza e conoscenza, si può dire che abbia raggiunto il nobile scopo.

Giulio Fradeletto, *Per le nuove convenzioni marittime e le comunicazioni oltre Suez.* (Note e proposte). 1908. Venezia, C. Ferrari, editore.

Ecco un problema che per gli italiani riveste un interesse particolare. La nostra Italia in tutti i tempi per la particolare struttura del nostro territorio è sempre stata una nazione marinara. Molto ci si deve aspettare dunque dalle comunicazioni marittime. Il quesito è trattato con abbondanza e dottrina dall'autore in tutti i suoi aspetti.

Laura Filippini, *La scultura nel trecento in Roma,* con prefazione del prof. Adolfo Venturi. S. T. E. N. Società Tipografico-Editrice Nazionale (già Roux e Viarengo), Torino.

Mentre in Italia ed all'estero abbondano i volumi di storia e di critica sulle età auree dell'arte, scarsissime sono invece le trattazioni delle epoche precedenti. Eppure tali periodi hanno la loro importanza così storica come artistica. L'opera della Filippini è uno studio accuratissimo della scultura trecentesca ed ottimamente figura fra le rare produzioni del genere.

Giacomo De Martino, senatore del Regno. *Cirene e Cartagine.* Note ed impressioni della Carovana De Martino-Baldari. Bologna, Nicola Zanichelli, MCMVIII.

L'Africa settentrionale è ancora tutta una grande sfinge. Vecchie ed imponenti ruine parlano di una grandissima civiltà scomparsa e gran parte di quel linguaggio c'è ancora ignoto.

Il presidente dell'Istituto coloniale italiano con rara competenza e vivezza ci conduce attraverso queste solitudini popolate di fantasmi.

Aggiunge valore al testo, l'edizione accurata e la bellezza delle illustrazioni.

Luigi Goretti, *El Irach-Arabi.* Brescia, Stabilimento Tipo-litografico F. Apollonio, 1908.

In questi tempi di complicazioni diplomatiche per l'eterna questione d'Oriente, questa disamina profonda d'uno che ha studiato la regione favolosa di *mille ed una notte* e che c'è stato, sarà letta con piacere e con giovamento da tutti.

Dott. Antonio Franceschini, *L'emigrazione italiana nell'America del Sud.* Studi sulla espansione coloniale transatlantica. Roma, Forzani e C., Tipografi-editori.

Annuaire N. 33, 1907. Société des Touristes du Dauphiné. Grenoble, Typographie et Lithographie Allier Frères.

Prof. Edmondo Brusoni, *Guida Alpinistica delle Alpi, Centrali;* Ossola, Tip. editr. L. Cogliati, corso Romana, 17, Milano.

Automobile Club di Torino, *Annuario* 1908.

Le attività ed i meriti del più vecchio Club Automobilistico d'Italia sono ricordati in questa pubblicazione che è riuscita un elegantissimo volumetto.

L'*Annuario* è dato in dono ai soci dell'Automobile Club d'Italia di Torino.

Automobile Club d'Italia, *Annuario* 1908.

L'A. C. I. ha pubblicato per la prima volta quest'anno un *Annuario* che riassume in brevi pagine ma in modo esauriente la vita sportiva dell'automobilismo italiano e internazionale.

L'*Annuario* viene distribuito ai soci dell'A. C. I.

Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, *Annuario Statistico Italiano* 1905-1907; Roma, Tip. Nazionale di G. Bertero e C., 1908.

Maffucci prof. Michele, direttore del Ginnasio pareggiato di S. Severina, *Il Poema di Dante;* Tip. S. Lapi, Città di Castello.

A. C. Filastori, *Falconeria moderna e pesca col cormorano* (Manuale pratico); Soc. Tip. Editr. Nazionale, Torino.

— *Guide de la Cote d'Azur,* Sindacat d'initiative, 1, avenue de la gare, Nice.

The Automobile Club of America, 1908; Year Book, Bureau of tours.

Automobile Club di Milano, *Raccolta completa di lezioni della Scuola professionale conducenti automobili.*

Leturque Enrico *L'Indiano bianco.* Avventure straordinarie di un marinaio nelle Pampas. Sonzogno, Milano.

Rivista delle Riviste

▬ L'origine del popolo giapponese è già stato oggetto di parecchie controversie. Per virtù di quale turismo migratorio questa gente di piccoli uomini bruni, semplice, equilibrata e tenace, si è stabilita nell'isola dai cento vulcani?

E' l'interrogazione che si pone ancora una volta la *Revue du mois*. Chinesi non sono certo. Basta considerarne le sensibili differenze somatiche; è logico ritenerli discendenti da conquistatori che occuparono il territorio in un'epoca molto lontana. Dunque, donde vennero? Dalla Mongolia, dicono gli uni, dalla Malesia, sostengono gli altri.

Però, studiando la religione giapponese, c'è modo di conciliare le due versioni.

Evidentemente l'isola era, in antico, abitata da una popolazione mongolica la quale in seguito deve essere stata sommersa dall'invasione rovesciatasi dal sud.

C'è perfino chi afferma che in epoca abbastanza remota vi sbarcarono fondendosi colla popolazione aborigena numerose tribù ebraiche.

D'altra parte qual'è la nazione che può vantare delle origini pure?

▬ L'avvento del dirigibile e dell'aeroplano è destinato a rivoluzionare l'arte della guerra, modificando radicalmente gli attuali principî tattici e strategici.

La guerra assumerà una fisonomia tutt'affatto nuova.

Questo lo dimostra in un interessante articolo il *World's Work*, il quale dopo aver rilevato l'importanza che assumerebbero i dirigibili sia nel servizio d'avvisaglia che nel bombardamento dalle grandi altezze e la superiorità che questo strumento di guerra affermerebbe di fronte alle opere di fortificazione ed alle flotte marittime — giunge questa singolare conclusione:

« Dal punto di vista umanitario, l'aeronautica militare sortirà il benefico effetto di rendere le guerre più difficili e quindi più rare. L'invasione dell'aria da parte di elementi combattenti gioverà molto alle finanze dei varî Stati, che comprenderanno l'inutilità di sacrificare milioni in opere di fortificazioni facilmente demolibili dall'alto. E forse gli stessi capi di Stato e di Governo, che, ora, nella certezza della propria incolumità personale, lanciano i loro popoli sui campi di battaglia, esiteranno alquanto dinanzi a una dichiarazione di guerra che potrebbe esporli alla vendetta del cielo (è proprio la parola) come l'ultimo dei loro sudditi ».

▬ Sembra che l'auspicato giorno in cui gli uomini potranno comunicare fra loro mediante una lingua nota a tutto il genere umano sia lontano ancora e si perda fra le nebbie... dell'avvenire.

Di gente ben intenzionata ad adottare e ad apprendere una lingua universale, ve n'è, per quanto non in abbondanza. Il guaio è metterla d'accordo circa l'idioma da scegliere. Si calcola che la « Delegazione internazionale per l'adozione di una lingua ausiliaria convenzionale » ne abbia prese in esame una diecina — i migliori. Una selezione fu fatta in questa torre di Babele di linguaggi convenzionali e la preferenza venne data all'*Esperanto*. Però con la condizione che in questa lingua stessa venissero introdotte notevoli riforme. Così ora gli esperantisti sono in pieno scisma: da un lato i riformisti e dall'altro gli ortodossi.

Per degli apostoli d'una lingua unica e comune è per lo meno curioso il fatto, che non riescano neppure a comprendersi fra di loro!

Così pubblica l'*Internationale Wochenschrift* in un articolo riassunto dalla *Minerva*.

▬ La *Vita Femminile Italiana* in uno scritto d'una colta ed intelligente straniera prende ad esaminare le condizioni e le abitudini di villeggiatura in Italia.

In Italia — dice l'articolista — non si sa ancora trar profitto dei tesori di bellezza naturali ed artistici che vi si vantano. Per esempio le strade carrozzabili abbondano, sì che ciclisti ed automobilisti possono godervi delle belle e lunghissime gite; viceversa noi non sappiamo tracciare sentieri ameni per boschi, valli nascoste o lungo piccoli ruscelli — sentieri cari ai pedoni e che li preferiscono per motivi igienici ed estetici.

Gli italiani hanno inoltre il malvezzo di trasportare in campagna la loro vita cittadina. Di giorno si dorme, di sera ci si dà bel tempo in piazza... ai concerti delle bande paesane.

Negli alberghi i due estremi: o il lusso prezioso dei ricchi o la totale mancanza di *comfort*. La qual cosa è vera pur troppo, ma — osserva opportunamente la Direzione della *Vita Femminile* — non durerà lungo tempo dopo il Concorso d'Alberghi indetto dal Touring Club.

▬ Gli uomini si pensano — dopo le recenti fortunate esperienze d'aeroplani — d'essere stati i primi animali ad utilizzare il principio dell'aquilone. Ed hanno torto marcio, spiega la *Revue*.

Prescindendo dagli uccelli e dai pipistrelli il cui volo è misto, esistono dei mammiferi che sono dei veri aeroplani semplificati.

Per citarne uno, lo scoiattolo volante di Norfolk, un marsupiale dotato d'una membrana aliforme ch'esso apre a guisa di paracadute allorquando deve balzare su un albero troppo lontano da quello in cui si tiene appollaiato.

In tal modo gli riesce di raggiungere una pianta lontana 25 ed anche 30 metri saltando solo da una altezza di 10. Oltre a ciò questa bestiola può dirigersi mediante la coda lungo il corso della sua... navigazione aerea. Certamente non sono voli che battono i *records* di Wright; ma per una bestia che non può pagarsi il lusso di un motore pare ce ne sia fin troppo.

▬ Di Giacomo Puccini, appassionato turista e grande cacciatore al cospetto di Dio, abbiamo già avuto occasione di parlare in questa rivista.

Ora *Diana* riporta i seguenti brani d'una sua antica lettera piena di acute osservazioni turistiche:

Londra. — Sei milioni di abitanti, movimento immenso, infernale, indescrivibile. Lingua impossibile, donne bellissime, spettacoli splendidi e... passatempi a profusione. Città poco bella, ma affascinante.

Parigi. — Più bella e allegra, però meno movimentata e meno caratteristica. Ci si vive splendidamente. Sono amico di Zola, Sardou, Daudet; chi l'avrebbe detto, eh? al *guitto* organista di Mutigliano ?!

Manchester. — Paese del negrofumo, delle sbornie a freddo, della pioggia, del cotone (guai però a non vestirsi di lana!...) e della nebbia. Soggiorno orribile.

Bruxelles. — Belle case, palazzi, monumenti, strade splendide; ma piuttosto provinciale in confronto di Londra e Parigi.

Milano. — Paese arcisimpaticone, unico in Italia per viverci, e... per i miei affari necessario.

Torre del Lago. — Gaudio supremo, paradiso, eden, empireo, *turris eburnea, vas spirituale*, reggia... abitanti 120; 12 case.

▬ Anche i piccoli uomini gialli del Sole Levante sembra che ci prendano molto gusto alle comodità ed alle gioie della locomozione automobilistica. Si calcola che nel 1907 l'importazione delle macchine abbia raggiunto i 70 690 000 franchi e che tale cifra rappresenti sull'anno prima un aumento di franchi 23 545 000, vale a dire del 49 % sul 1906 e del 11 2 % sulla media dei cinque anni precedenti. Ecco per esempio un sicuro indice dello sviluppo economico e morale di un popolo.

Il meglio — o il peggio — sarà quando anche i giapponesi si daranno alla nuova industria in concorrenza con quella europea ed americana. Eccolo il più vero e maggiore pericolo giallo!

Così *La Pratique automobile*.

▬ La ginnastica, il moto all'aria libera, la fatica razionale sono di pregiudizio o di vantaggio al lavoro intellettuale? E' la domanda che si pone *L'Educazione Fisica*.

Mentre un lavoro muscolare eccessivo può sovraffaticare per sè stesso il cervello, come l'esagerazione dello *sport* e l'atletismo in particolare, alternando invece lo studio con un proporzionato esercizio all'aperto, ne deriva ai centri nervosi un ricambio sanguigno che stimola la loro attività.

Leopardi lamentava, per propria triste esperienza, che gli educatori dei suoi tempi, non si degnassero di prendere cura del corpo, considerato cosa bassa e abietta, e si preoccupavano troppo dello spirito, e così rovinavano l'uno e l'altro.

AI SOCI

Ai soci che rinnovano la quota.

Accadde spesso nel corso del 1908 di ricevere reclami da parte di parecchi soci che, per non aver pagata la quota nei termini di tempo voluti (e cioè al 15 gennaio), si videro sospendere l'invio delle pubblicazioni. Alle nostre ulteriori sollecitazioni pel pagamento essi scrivevano: «*non avendo ricevuto alcuna pubblicazione del corrente anno, non mi ritengo in obbligo di versare la quota del* 1908. Erano per la maggior parte reclami di vecchi soci abituati negli anni scorsi a ritardare il rinnovo e ricevere intanto egualmente le pubblicazioni.

Ora, per quanto nella *Rivista* 1908 si fosse più volte annunciato che l'*invio delle pubblicazioni era subordinato al pagamento della quota,* dobbiamo nuovamente dichiarare che *anche pel* 1909 *e per l'avvenire,* nell'invio delle pubblicazioni ai soci siamo costretti di adottare definitivamente il sistema seguito dai giornali nei riguardi dei loro abbonati.

Tre ben distinte ed importanti considerazioni ci hanno condotto a questa decisione:

il maggior valore ed il maggior costo delle maggiori fra le nostre pubblicazioni periodiche, (basti accennare alla *Rivista* rinnovata ed alla *Carta d'Italia*);

un desiderio di migliore ordinamento di amministrazione in favore dei soci diligenti;

infine l'aumento dei soci che porta, anche con minorata percentuale di non riscossioni, uno spreco inutile sempre maggiore di pubblicazioni nei primi mesi, per coloro dei quali perchè irreperibili, o insolvibili, o per altre cause, ci troviamo nell'assoluta impossibilità di riscuotere la relativa quota.

Quest'ultima considerazione noi possiamo illustrare, ricordando ai soci che, mentre in principio noi avevamo una percentuale che si aggirava intorno al 10 per cento all'anno di mancate riscossioni (morti, dimissionari, insolvibili, irreperibili) questo 10 per cento funzionava su i 20 i 30 i 40 mila soci, portando a continuare l'invio delle pubblicazioni nei primi mesi a 2, 3, 4 mila persone, mentre ora, per quanto la percentuale delle perdite si sia ridotta (nel 1908 per esempio è già scesa a 7,80)! essa funziona però sui 70 000 soci e sempre più nell'avvenire e porta a 6 000 e più le persone alle quali noi correremmo il rischio di inviare inutilmente ed affatto gratuitamente le pubblicazioni come la Carta d'Italia e la *Rivista*, che ci costano oggi assai più che il Bollettino e i Profili e le Carte al 500 000 di una volta.

Se una volta quindi questa consuetudine ci rappresentava forse due o tre mila lire di spreco, oggi ci rappresenterebbe diecine di migliaia di lire e, francamente, i soci che pagano, dopo questa spiegazione ci saranno grati dell'economia che intendiamo realizzare a tutto loro favore.

Non senza contare che questa determinazione ci porterà ad un più sollecito invio e dei tagliandini e delle pubblicazioni ai soci paganti nel gennaio, mentre resteranno nei magazzini i blocchi di pubblicazioni a disposizione di coloro che, avendo lasciato trascorrere il termine utile per tale pagamento, lo effettuino durante l'anno.

Abbiamo quindi stabilito, che **dal febbraio in avanti l'amministrazione sospenderà l'invio di tutte le pubblicazioni (Rivista compresa) ai soci che non avessero ancora pagata la quota 1909, senza pregiudicare per questo il diritto nella Direzione di rivalersi della quota stessa coi mezzi che lo Statuto le conferisce.**

Perciò ad evitare tutti questi inconvenienti e quegli altri che derivano dal ritardo, *sarà bene che ogni socio rinnovi la propria quota al più presto possibile e non oltre questo mese.*

I soci residenti a Milano potranno rivolgersi alla nostra sede — in via Monte Napoleone, 14 — dalle 9 alle 18,30 d'ogni giorno feriale e dalle 9 alle 12 nei giorni festivi.

I soci residenti nel Regno potranno versare la quota senza aumento di spesa rivolgendosi agli Uffici succursali ove esistono (Touring-Office Gondrand); coloro che trasmettono direttamente la quota non dimentichino di aggiungere sul tagliandino della cartolina-vaglia l'*indicazione molto chiara del nome, cognome, domicilio, numero di tessera* e leggenda *per quota* 1909.

Non trascurare queste indicazioni perchè non si verifichi il caso di dover sospendere la spedizione non solo del tagliandino, ma anche delle pubblicazioni, per illeggibilità del nome o per insufficienza di altre indicazioni.

A tutti poi è fatta la viva raccomandazione di voler pazientare il ricevimento del tagliandino col millesimo per render valida la tessera nel corrente anno. Data l'affluenza dei pagamenti in questo principio d'anno, i vaglia che abitualmente impiegano due o tre giorni a pervenirci, ne impiegano ora cinque o sei e molto più se provengono dall'estero.

I soci che cambiano di domicilio, devono dichiararlo esplicitamente sul tagliando della cartolina-vaglia con cui si trasmette la quota.

I soci che inviano la quota da luogo che non è l'abituale loro domicilio devono ripetere l'indicazione di questo sul tagliando.

Ai soci che hanno rinnovata la quota ricordiamo che il tagliando 1909 per la validità della tessera, viene inviato con la ricevuta allegata a circolare a stampa e spedita quindi in busta *come stampe.*

Preghiamo i soci di fare attenzione e di far fare attenzione ai famigliari al ricevimento delle circolari con tagliandino perchè non può l'Amministrazione rilasciare dei duplicati e ci consta che molti di essi vanno smarriti (e di lì molti reclami) pel solo fatto che in casa sono inviati direttamente al cestino confusi con la massa di altri circolari, cataloghi, ecc.

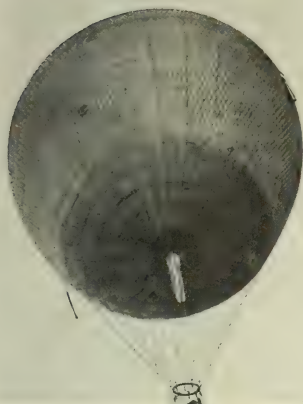
Ai nuovi soci.

Valgono per i nuovi soci le avvertenze fatte ai soci che rinnovano la quota. Dovranno cioè pazientare alcuni giorni se non ricevono immediatamente la tessera e le pubblicazioni che loro spetterebbero all'atto dell'iscrizione, ricordando il ritardo che subiscono i vaglia che pervengono in questi giorni alla sede del T. e il ritardo che subiscono anche i pacchi postali.

Ai soci vecchi e nuovi.

Nell'inviare denaro al Touring, servirsi di cartolina-vaglia o di lettera raccomandata. Raccomandare sempre la corrispondenza contenente valori. Scrivere all'Amministrazione su tanti fogli quanti sono gli argomenti.

Ad evitare dispersioni nell'invio delle pubblicazioni periodiche facciamo osservare che con la tenue somma di L. 1 all'anno i soci possono riceverle raccomandate, eccetto la *Rivista*, la quale non può venir spedita che in semplice conto corrente.

L'attualità nell'imagine

Il pallone svizzero *Cognac* che stabilì il record europeo di distanza recandosi da Berlino fino ai dintorni di Pisa.

Il pallone italiano *Fides* che si distinse giorni sono con una bella *performance.*

Paesaggio e veicolo d'attualità.

Gli allenamenti americani: Pietri Dorando.

Paesi somali nei quali avvennero i recenti scontri fra indigeni e truppe italiane,

Trincea del fortino di Barire difeso da una mitragliatrice «Maxim».

Vista di Bariro con traghetto su barche indigene.

(*Fot. Radlynsky*)

La propaganda a favore del Touring

Mercè la valida cooperazione dei vecchi e nuovi soci il Touring raccolse nell'anno che va chiudendosi circa 13000 aderenti. Abbiamo quindi raggiunto i 70 000 soci, ma i nostri sforzi devono intensificarsi affinchè il Touring conti presto 100 000 soci.

Consoci! nel nuovo anno dobbiamo tutti lavorare strenuamente per arrivare a tale imponente risultato necessario per costituire una salda base alle nostre iniziative in corso ed alle nuove che si affacciano, talune d'interesse peculiare pel socio, altre d'interesse generale.

Ognuno di voi non deve lasciar trascorrere il 1909 senza aver procurato almeno un nuovo aderente al Touring che merita ormai l'appoggio di ogni cittadino, di ogni Ente.

Cercate nella famiglia, negli amici, fate propaganda nelle scuole, negli Istituti, fra gli Enti pubblici cominciando dal Comune alla Provincia, alle Camere di Commercio, ai Comandi Militari, alle Società locali sportive e di abbellimento o industriali, ecc.

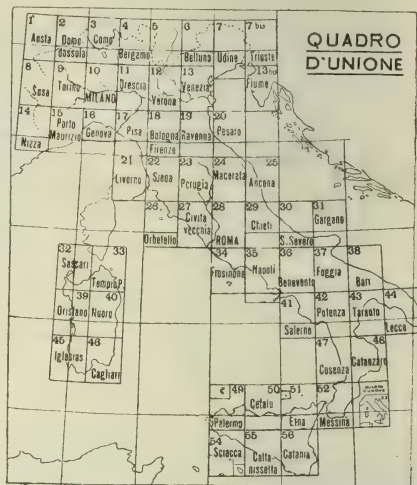
Tutti possono essere soci del Touring!

I soci del Touring oltre godere di tutti i numerosi vantaggi che derivano dall'uso della tessera (sconti negli alberghi e presso altri fornitori — facilitazioni di trasporto e alle dogane — alla posta, ecc.), *ricevono gratis annualmente:*

La **Rivista Mensile.** — Essa è assurta ormai ad un cospicuo posto tra le più diffuse ed apprezzate riviste italiane ed estere. Reca in ogni fascicolo di 80 pagine articoli di varietà e di grande interesse dovuti alle migliori penne. La collezione di una annata forma un grosso volume di circa 1000 pagine riccamente illustrato.

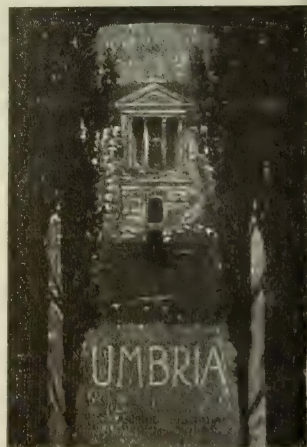
L'**Annuario Generale.** — Per l'utilità e la copia delle sue notizie costituisce un pratico *vademecum* indispensabile nonchè al turista, al commerciante, al professionista, all'agricoltore, agli alberghi, agli Enti pubblici, alle Associazioni, ecc.

La **Carta d'Italia del T. in 58 fogli.** — E' un'opera di insigne valore cartografico e artistico insieme, e che riesce di complemento ne-

cessario alla coltura individuale così da essere utilissima in ogni famiglia, ufficio, scuola ecc.

Ogni anno saranno distribuiti 8 fogli. Sono stati pubblicati nel 1906-1907-1908 i seguenti fogli: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna, Firenze, Siena, Verona, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania. Il blocco dei 20 fogli arretrati è in vendita ai soci al prezzo di L. **10** ed ai non soci a L. **20.**

Le **Guide regionali illustrate.** — Sono pubblicazioni di indole turistico-ferroviaria fatte d'accordo con le Ferrovie dello Stato. — I primi due volumi pubblicati in serie nel 1907 - 1908, *Umbria* e *Puglie*, riuscirono preziosi lavori elegantissimi e ricchi di numerose incisioni. Il prezzo di ognuna è di L. 1 per i soci, di L. 2 per i non soci.

Ogni anno saranno distribuite due guide.

I nuovi soci ricevono in più la **Guida delle strade di grandi comunicazioni** (parte italiana). — E' questa l'attuale Guida Generale itineraria

indispensabile così ai turisti in generale che agli studiosi. Di tutto il paese vi si dà la rete delle strade principali con distanze, altimetrie, manutenzione, risorse, ecc. E' divisa in 3 volumi con 5 carte-indice, 234 piante topografiche e 1400 profili di strade. Il 1° volume contiene l'Alta Italia, il 2° la Centrale, il 3° la Meridionale, la Sicilia, la Sardegna.

Tutte le suddette pubblicazioni hanno un valore commerciale di circa **25 lire,** *che rimborsa quattro volte la tenue quota che i soci pagano annualmente.*

Consoci !

Perchè l'opera di propaganda da noi esplicata si dimostri persuasiva occorre che chi è socio annuale si faccia socio ***vitalizio*** o almeno *quinquennale,* e chi già trovasi inscritto in queste due Categorie di soci, risolva amici ed Enti a conferire alla loro adesione maggior titolo di benemerenza inscrivendosi vitalizi.

Rammentiamo che i soci vitalizi e quinquennali ricevono subito gli eleganti distintivi quì riprodotti (in similoro e smalti pei vitalizi, in argento e smalti pei quinquennali) e si assicurano per sempre o per cinque anni tutte le pubblicazioni che il Touring sarà per pubblicare (Guide, Annuarî, Riviste, Carte, ecc.). Chi è già socio annuale potrà diventare *quinquennale* col versamento di L. 30 (L. 40 se all'Estero) e *vitalizio* col versamento unico di L. 90, e di L. 115 pei residenti all'Estero).

La Direzione sarà infine riconoscente a tutti coloro che vorranno indicarle i nominativi di persone, di Enti e di Associazioni, e ciò per inviare con probabilità di successo « stampati di propaganda » per inscriversi al *Touring Club Italiano.*

Essa invierà inoltre a tutti coloro che ne faranno richiesta il nuovo *Libretto di adesioni al*

Touring, contenente le schede per la presentazione di dieci nuovi soci con l'acquisto della Carta d'Italia, presentazione necessaria per conseguire le splendide medaglie quì riprodotte, e concorrere al sorteggio dei premi straordinari riservati ai soci benemeriti del 1909.

Tutti i soci benemeriti del 1909 avranno inoltre diritto alla splendida e pratica *Agenda* che qui pure riproduciamo.

Soci! affrettate il PAGAMENTO DELLA QUOTA 1909

e prendete l'occasione per farvi SOCI QUINQUENNALI o meglio VITALIZI

Consoci! Saremo presto in 100 000 se ognuno di voi procurerà nel 1909 un nuovo aderente al Touring

SOCI ANNUALI! Fatevi VITALIZI col versamento di L. **90** (L. 115 se all'Estero), o almeno QUINQUENNALI col versamento di L. **30** (L. 40 se all'Estero).

MEMENTO PER CHI SCRIVE AL T. C. I.

I° Raccomandare sempre la corrispondenza contenente valori.

II° Non si accettano in pagamento francobolli esteri che non siano quelli internazionali.

III° Scrivere su tanti foglietti quanto sono gli argomenti da trattare.

IV° Oltre la firma e l'indirizzo indicare sempre il numero di tessera.

V° Comunicando il cambio di domicilio unire sempre l'indirizzo stampato con cui si ricevono le pubblicazioni,

UNA RACCOMADAZIONE AI SOCI.

A quei Soci che reclamano le pubblicazioni periodiche le quali risultano regolarmente spedite, facciamo osservare che la nostra Associazione non può rispondere delle dispersioni o degli smarrimenti che avvengono, in causa frequenti cambi di residenza, o per altro motivo. Perciò è bene raccomandare le pubblicazioni periodiche mandando alla Sede l'importo **di L. 1 annue, L. 2** se all'Estero.

Ricordiamo che per l'invio dei duplicati della ***Rivista*** è stato stabilito i prezzo di L. 0,30 per ogni fascicolo.

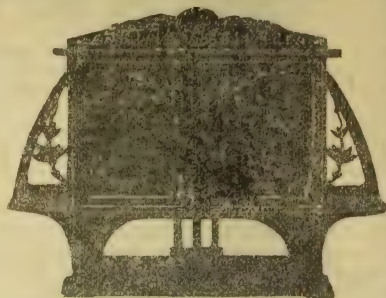
STRENNE del Touring pel nuovo anno

Placca distintivo per automobili e canotti.
Tipo d'argento massiccio con smalti a colori . . . . **L. 20**
Tipo argentato pure con smalti a colori . . . . . . **L. 9.**

Cartella - atlante

specialmente indicata per la raccolta dei fogli stesi della Carta d' Italia. Rilegata in mezza pelle, con fregi dorati e a colori, su disegni di Montalti. Misure: cent. 43×54.

Prezzo: Tipo di lusso con fogli di classificazione **L. 10**, tipo comune **L. 6**. Aggiungere L. 0,60 per la spedizione fuori Milano e nel Regno.

Scatola-indici per la raccolta dei 58 indici della Carta d'Italia **L. 8.**

Mobiletto per la raccolta della Carta d'Italia del T. espressamente costruito per contenere piegati i 58 fogli, a tinta noce naturale con 5 scomparti per 12 buste ciascuno e con fregi dorati. —

Misure: cent. 58×43½×18.

Prezzo **L. 10**, preso alla Sede (spese d'imballaggio e di porto aggiungere L. 2 pel Regno).

Alla Direzione del T. C. I. Milano

Invio la presente cartolina-vaglia di L. 1,20 per ricevere franco di porto la Copertina tipo { figura / tutta tela } per rilegare la Rivista del T. C. I. - 1908.

(firma leggibile) ....

....

(Indirizzo preciso) ....

....

(N. tessera) ....

Staccare la scheda e incollarla sul tagliando di una cartolina-vaglia.

Per rilegare la Rivista del T. C. I.

1908

Copertina in tela - figura fondo rosso, dovuta al Malerba - che qui riproduciamo

Copertina in tutta tela verde, impressioni in oro.

PREZZO
ne due tipi . . **L. 1** —
aggiungere L. 0,20 per spese d'invio.

Rivolgere le richieste alla sede del T. C. I. — Milano — valendosi dell' unita scheda.

Chiedere Catalogo completo delle pubblicazioni e minuterie del T. C. I., che si invia dietro semplice biglietto recante le iniziali O.S.
Rivolgere ordinazioni alla Sede Centrale del T. C. I. in **MILANO - Via Monte Napoleone, 14**

L'Associazione vitalizia al Touring d'una Società di Navigazione.

Parrebbe quasi a tutta prima un paradosso; ma è un fatto innegabile che il fascino emanante dal nostro grande Sodalizio e dell'alto principio di patriottica solidarietà che lo informa è più percepito da coloro che s'allontanano dalla nostra Italia, che non da quelli che vi permangono abitualmente. Sarà forse perchè la nostalgia è il sentimento più forte, diremmo quasi più schietto e più biologico del paese nativo e perchè i grandi beni non si apprezzano che di lontano.

Questo spiega il motivo per cui tanto nerbo di forza e di numero ci deriva dagli emigrati in lontane terre e da coloro che hanno l'abitudine di viaggiare in contrade straniere e la ragione per la quale noi contiamo tanti aderenti in coloro che passano la loro vita sulle navi, vivi frammenti staccati della nostra terra.

A rendere più intimi i legami con cui il Touring vincola l'anima della sua immensa legione al culto

della Patria, già fin dallo scorso anno una nave della nostra flotta militare, la *Regina Margherita*, ha chiesto ed ottenuto l'associazione vitalizia.

Ora è addirittura una grande Società di navigazione e di assicurazione che entra a far parte dei nostri soci a vita.

Intendiamo parlare del *Lloyd Sabaudo*, le cui belle navi riversano ogni mese nei continenti lontani d'America tanta vita e tante energie nazionali che hanno bisogno d'espandere la loro esuberanza attiva e produttiva.

L'acquisto di questo nuovo gregario vitalizio da parte del Touring ha un particolare significato che trascende dall'orbita degli ordinari fatti amministrativi e non possiamo a meno di segnalarlo con grande compiacimento ai nostri lettori.

Maschile o Femminile?

La *Rivista* di qualche numero fa riassunse un articolo del *Resto del Carlino* relativo al genere da... elargire all'*automobile*. Poichè la questione è lasciata insoluta, o meglio si è deciso di lasciare la soluzione *ad libitum*, il che in tale materia non va, mi pare che meglio sarebbe approfondire la discussione e decidere una buona volta se *automobile* dev'essere maschile o femminile, dato che la nostra lingua manca d'una provvidenziale forma neutra.

E tanto per cominciare — senza pretesa di dettar legge — dirò la mia modesta opinione.

La parola *automobile*, che noi usiamo come sostantivo, è veramente, come tutti sanno, un aggettivo. E' una di quelle forme ellittiche, di cui è ricca ogni lingua, e che sono tanto comode, specialmente in questi tempi in cui si vive e si... corre tanto in fretta. *Automobile* dunque è un aggettivo sostantivato, che corrisponde a *macchina automobile*, *vettura automobile*, *carrozza automobile*, *barca automobile*. Siccome il nome che negli esempî citati precede l'aggettivo *automobile*, è sempre *femminile*, è naturale che, per regola di concordanza, sia *femminile* anche l'aggettivo, e che, usando questo come sostantivo, conservi lo stesso genere e vada preceduto dagli articoli *la* e *una*. A Venezia hanno interpretato bene questo caso fondando la « Società Veneta di Automobili *Nautiche* » (e non *Nautici*).

Si dirà che ci sono pure il *carro* e il *canotto* automobili, che sono maschili. Ma questi non sono la regola; e come eccezioni o hanno un nome speciale (*camion*, ecc.) o si usa la forma non ellittica.

Per parte mia, credo quindi che *automobile* debba essere *femminile*; però se qualcuno opporrà delle ragioni più valide delle mie, non avrò difficoltà a ricredermi. L'importante è che ci si decida per l'una o per l'altra forma, perchè nulla d'incerto vi sia in questa magnifica manifestazione del genio moderno, che è l'automobile.

Ma più che le ragioni grammaticali, in questi casi ha valore l'*uso*, che infatto di lingua è l'*arbiter* inappellabile. Per quanto si ostinino tutti a stampare a caratteri cubitali *La tranvia*, *Le tranvie*, il buon popolo fiorentino se n'infischia, e dice e dirà sempre *Il tranvai*, e canterà allegramente: *In tranvai si fa all'amore...* Perciò sarebbe, nel caso nostro, utile un'inchiesta, che i consoci fiorentini (posto che Firenze è la nostra Mecca linguistica) potrebbero compiere assai facilmente e riferire nella nostra *Rivista*.

Prof. LUCILLO AMBRUZZI.

Per un nuovo rifugio alpino sulle Dolomiti.

In una riunione di studenti alpinisti in Valtournanche, sorse il proposito generoso di offrire alla « Società Alpinisti Tridentini » che tanta benemerenza ha conquistato per la simpatica e fraterna ospitalità di cui fu sempre larga verso i fratelli della penisola — un rifugio da costruirsi sulle torri di Vajolet, uno dei punti più pittoreschi delle ardue Dolomiti.

Ora la Stazione Universitaria agli studenti italiani ed ai soci del Club Alpino rivolge un appello affinchè tutti vogliano concorrere a realizzare questa promessa.

Dal canto nostro, mentre plaudiamo alla nobile iniziativa, augurando che venga al più presto coronata dal migliore successo, uniamo la nostra voce per spronare i nostri soci e gli italiani tutti ad associarvisi e ad affrettare il giorno in cui un nuovo simbolo d'italianità sorga a scolta delle nostre tradizioni nazionali ed alpinistiche su uno dei punti più belli dell'Alpe.

Annuario dell'automobilismo del Ciclismo e dei Trasporti Moderni.

Tale è la nuova denominazione che assumerà nel 1909 l'*Annuario dell'Automobilismo* finora pubblicato dal Touring, e la cui edizione 1908 è *ora completamente esaurita*.

La Direzione ha stabilito di anticipare quanto più è possibile la pubblicazione dell'*Annuario* 1909.

All'infuori della consueta inchiesta che abbiamo iniziata si invitano da queste colonne tutti coloro che avessero *aggiunte, modificazioni od altro da portare all'edizione* 1908 di comunicarle con sollecitudine (in ogni caso non più tardi del 31 dicembre) alla Direzione del T. C. I. Milano, via Monte Napoleone, 14.

E' bene rammentare che le informazioni trasmesse, sempre che rispondenti all'indole della pubblicazione, saranno *inserite gratuitamente* nelle varie rubriche dell'*Annuario* 1909, il cui programma notevolmente ampliato, consente una larghissima trattazione delle molteplici produzioni ed applicazioni dell'automobilismo, del ciclismo, della motonautica, dell'aviazione e dell'aeronautica.

I possessori e gli industriali e commercianti di automobili, di cicli, canotti, ecc., faranno ottima cosa ad aderire alla nostra richiesta che è intesa sopratutto a perfezionare sempre più questa pubblicazione del T. C. I., ormai entrata trionfalmente nel suo sesto anno di vita.

Sono aperte le prenotazioni all'Annuario 1909 ai seguenti prezzi: Lire 3 per i soci del T. C. I.; Lire 6 pei non soci — Aggiungere Lire 0,20 per spese d'invio.

Automobili-Contravvenzione:

L'inosservanza dei termini prescritti dall'art. 100 *del Regolamento di polizia stradale,* 8 *gennaio* 1905, *per la notifica della contravvenzione all'interessato, rende improcedibile l'azione penale.*

Sentenza, 14 ottobre 1908, del Pretore di Gallarate, avv. Umberto Guidi nella causa contro il tenente Faraggiana Alessandro, imputato di contravvenzione al Regolamento di polizia stradale, per aver attraversato la città di Gallarate con automobile spinta a corsa veloce e con fanali spenti.

Omissis ....

L'art. 100 del Regolamento di polizia stradale prescrive che il Sindaco, quando trattasi di simili contravvenzioni, *deve* nel termine di otto giorni dalla data del verbale dar notizia all'interessato della elevata contravvenzione. La ragione della disposizione è evidente: trattasi di infrazioni commesse da persone le quali possono trovarsi ogni momento in condizioni di poterle commettere, ed appunto perciò, quando non è possibile l'intimazione di fermarsi, giusta l'art. 89, Regolamento citato, è necessario porle subito sull'avviso, dar ad esse il modo di ricordare il fatto, eventualmente di difendersi. Nè giova dire che per ottenere le indicazioni circa la persona del contravventore, il più delle volte passano gli otto giorni. Anzitutto, con un po' di buona volontà da parte degli Uffici interessati e coi mezzi odierni di comunicazione, tale termine sarebbe sufficiente, d'altronde il regolamento fa decorrere gli otto giorni dalla data del verbale, non da quella della contravvenzione; e nulla impone all'agente di redigere il verbale lo stesso giorno, tanto più che in tal caso egli dovrebbe spesso redigerlo contro persona ignota. Gli otto giorni quindi decorrono dal momento in cui il verbale è completo in ogni parte e con le generalità dell'imputato.

Nella fattispecie i verbali redatti rispettivamente il 15 ed il 20 giugno p. p. contro il Faraggiana, furono notificati al contravventore per tramite del Comune di Milano il 21 luglio successivo. La conseguenza di tale ritardo non può essere dubbia. Per quanto la legge non commini espressamente una nullità, pure la forma imperativa della disposizione *deve* mostrare che la mancanza od il ritardo nella notifica rende improcedibile l'azione penale. La ragione dell'articolo rimarrebbe infatti frustrata qualora anche dopo il decorso di tale termine, la contravvenzione potesse avere il suo effetto, facendo sorgere quei dubbi che con le disposizioni in parola si son voluti evitare.

Per queste ragioni assolve il Faraggiana dall'imputazione ascrittagli.

La Direzione ed il Consiglio del Touring, in recenti sedute, hanno preso tra l'altro le seguenti deliberazioni:

ESPOSIZIONE DELL'AUTOMOBILE A TORINO — Si delibera l'intervento del Touring al Salone del Ciclo e dell'Automobile a Torino,

DOMANDA DEL CIRCOLO ROMANO AUDAX. — Su richiesta del presidente del Circolo Romano Audax si accorda una medaglia vermeil, una medaglia d'argento ed una di bronzo, per le squadre partecipanti al Cimento invernale ciclo alpino.

CARTELLI INDICATORI. — Visto il voto del Congresso della strada a Parigi, che riduce a quattro i segnali di pericolo e di ostacolo, al quale voto hanno aderito anche i delegati del T. C. I. — vista la convocazione della seduta presso l'A. C. F. per determinare le modalità di applicazione del voto, per ciò che si riferisce alla forma, alle dimensioni, ai colori, ed ai segni di cartelli — si delibera che al nuovo Congresso per i Cartelli indicatori il T. C. I. sia rappresentato dal C. C. di Parigi sig. Giorgio Bertaux e dal sig. Stein.

RELAZIONE MORALE ED ECONOMICA SULLA TRASFORMAZIONE DELLA « RIVISTA » NELL'ANNO 1908. — *Johnson* interprete dei sentimenti dei consiglieri, esprime al cav. Vigliardi tutta la soddisfazione e la riconoscenza del Consiglio per la laboriosa ed intelligente attività che egli ha dedicato alla *Rivista Mensile:* il Consiglio ha desiderato che di tali sentimenti di gratitudine venga data una espressione tangibile, per quanto modesta, offrendo un omaggio con scolpita la dedica: « Affettuoso ricordo del Consiglio del Touring Club Italiano al cav. Innocenzo Vigliardi Paravia, la cui solerte direzione della *Rivista* esplicando genialmente le alte finalità del Sodalizio gli assicura prossimi i centomila soci ». Presenta il dono consistente in una targa d'argento con incastonata la medaglia d'oro.

Vigliardi — ringrazia della affettuosa dimostrazione di simpatia e di gratitudine del Consiglio, ricordando che il compito gli è stato reso facile e gradito dagli ottimi collaboratori che al successo della trasformazione della *Rivista* l'hanno coadiuvato.

RIFORMA DEL SISTEMA DI VOTAZIONE. — Dopo breve discussione il Consiglio delibera in massima l'applicazione della proposta del Collegio dei Sindaci perchè l'anno venturo si adottino per le schede di votazione da allegare alla *Rivista*, delle misure speciali atte ad ovviare ad eventuali falsificazioni.

TRAPASSO E DONAZIONE AL TOURING, DA PARTE DEL DIRETTORE GENERALE, DI AZIONI DELLA MOSTRA DEL CICLO E DELL'AUTOMOBILE. — Il Consiglio accetta con sentimenti di viva gratitudine la donazione di azioni della Mostra del Ciclo e dell'Automobile offerte dal Direttore generale, perchè il Touring continui ad amministrarle in proprio.

PER LA MANUTENZIONE DEI CARTELLI INDICATORI DEL TOURING. — *Guastalla* riferisce che la provincia di Bergamo, a mezzo del Consolato di Bergamo, avrebbe fatto proposta di assumere la manutenzione dei cartelli indicatori situati nella provincia di Bergamo sulle strade provinciali, a patto che il Touring ceda la proprietà di detti cartelli alla provincia.

Ora egli ritiene opportuno e conveniente di effettuare tale cessione per ottenere in compenso la sicurezza della manutenzione dei cartelli, che è difficile a compiersi dal Touring, purchè siano salvaguardate alcune condizioni, quali ad esempio la conservazione del nome del Touring in caso di rifacimenti o di riparazioni, la conservazione dei segni e delle esteriorità adottate dal Touring nei riguardi dell'impianto dei cartelli, ed altre condizioni che possono essere raccolte in un compromesso da stabilirsi come tipo.

Il Consiglio approva il principio di cedere alle provincie la proprietà dei cartelli indicatori quando queste ne assumano la conservazione e la manutenzione sotto le condizioni espresse dal consigliere Guastalla.

CONGRESSO DELLA N. M. F. A FIRENZE E DEGLI ALBERGATORI A ROMA. — *Belotti* dà relazione della sua partecipazione al Congresso della Movimento Forestieri in Firenze e degli Albergatori in Roma e del voto di plauso in questo secondo Congresso votato al Touring dall'Assemblea generale coll'incarico all'avv. Belotti di portarlo in Consiglio,

Il Consiglio prende atto.

IL TOURING PER I MEMBRI DEL CONGRESSO DEGLI ITALIANI ALL'ESTERO E PER LE PREMIAZIONI. — Si prende atto delle comunicazioni della Direzione in merito alle cerimonie del Touring per il ricevimento dei membri del Congresso degli italiani all'estero e per le premiazioni della Crociera motonautica, dei V. C. A. e dei Progetti d'albergo.

PEL CINQUANTENARIO DEL 1859. — Si delibera di studiare un vasto programma di partecipazione del Touring ai festeggiamenti che avranno luogo in varie località e più precisamente a Montebello, Palestro, Magenta, Milano, Solferino e San Martino per solennizzare il cinquantenario del 1859

DOMANDA DI PASSAGGIO

da Socio annuale a Socio vitalizio o quinquennale del T. C. I.

Il sottoscritto Sig. ....

....

residente a ....

socio { *annuale* / *quinquennale*

dall'anno .... *all'anno* ....

col numero di Tessera .... *desidera di essere inscritto fra i*

soci { quinquennali (1909-1913) (1) / vitalizi (2) } *del T.C.I.*

ed all'uopo versa la somma di L.(1) ....

Firma dell'associato

....

Da .... *il* .... *190*....

(1) L. 30 (L. 40 se all'Estero).
(2) L. 90 (L. 115 » »
per chi è socio da due anni.

A tutti i soci quinquennali che diventano vitalizi vengono inoltre bonificate le annualità non ancora cominciate.

Domanda d'associazione al T. C. I.

....*l* .... *sottoscritt* ....

....

di (paternità) ....

di anni .... *professione* ....

domiciliat in ....

provincia di ....

Via .... *N.* ....

chiede di essere ammess al Touring Club Italiano,

in qualità di socio { ***Annuale*** (1). / ***Quinquennale*** (2) *e all'uopo* / ***Vitalizio*** (3).

(1) versa L. 6 annue (L. 8 se all'estero), più L. 2 per tassa d'entrata.
(2) Anticipa L. 30 per 5 annualità (L. 40 se all'estero) più L. 2 per tassa d'entrata.
(3) Versa L. 100 una sola volta (L. 125 se all' estero).
Si dichiara edotto dello Statuto e del Regolamento dell'Associazione, si obbliga ad osservarli ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.
Chiede pure gli sia inviato il blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d' Italia del T. C. I. pubblicati nel 1906-07-08 (1) ed all'uopo unisce l'importo di L. 10.

Firma del richiedente (leggibile)

....

Firma del padre o tutore, o marito ....

....

Firma del Socio presentatore ....

Da .... *il* .... *190*....

(1) Cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania.

DOMANDA DI PASSAGGIO

da Socio annuale a Socio vitalizio o quinquennale del T. C. I.

Il sottoscritto Sig. ....

....

residente a ....

socio { *annuale* / *quinquennale* }

dall'anno .... *all'anno* ....

col numero di Tessera .... *desidera di essere inscritto fra i*

soci { **quinquennali (1909-1913)** [1] / **vitalizi** [2] } *del T.C.I.*

ed all'uopo versa la somma di L.[1] ....

Firma dell'associato

....

Da .... *il* .... *190*......

---

(1) L. 30 (L. 40 se all'Estero).
(2) L. 90 (L. 115 » »
per chi è socio da due anni.

A tutti i soci quinquennali che diventano vitalizi vengono inoltre bonificate le annualità non ancora cominciate.

Domanda d'associazione al T. C. I.

......*l* ...... *sottoscritt* ....

....

di (paternità) ....

di anni .... *professione* ....

domiciliat *in* ....

provincia di ....

Via .... *N.* ....

chiede di essere ammess al Touring Club Italiano,

in qualità di socio { ***Annuale*** (1). / ***Quinquennale*** (2) *e all'uopo* / ***Vitalizio*** (3). }

(1) versa L. 6 annue (L. 8 se all'estero), più L. 2 per tassa d'entrata.
(2) Anticipa L. 30 per 5 annualità (L. 40 se all'estero) più L. 2 per tassa d'entrata.
(3) Versa L. 100 una sola volta (L. 125 se all' estero).
Si dichiara edotto dello Statuto e del Regolamento dell'Associazione, si obbliga ad osservarli ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.
Chiede pure gli sia inviato il blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d' Italia del T. C. I. pubblicati nel 1906-07-08 (1) ed all'uopo unisce l'importo di L. 10.

Firma del richiedente (leggibile)

....

Firma del padre o tutore, o marito ....

....

Firma del Socio presentatore ....

Da .... *il* .... *190*......

---

(1) Cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, [illegible]

CONSOLATO

Consoli.

Ariano di Puglia . Dott. Carlo Di Blasi.
Arienzo .... Geom. Enrico Lucchi.
Asmara .... Tullio Turi.
Bolladore .... Ing. Carlo Bermone.
Casaleone .... Dott. prof. Arturo Carraroli.
Casorate Primo .... Arrigo Andreoni.
Castellammare Adriat. Angelo Scurti.
Caltavuturo .... Luigi Giuffrè.
Castiglione Falletto.. Dott. Ferdinando Vignolo Lutati.
Cermenate .... Carlo Bianchi.
Cervignano .... Zuliani Zuliano.
Ciminno .... Dott. Leonardo Ingraffia.
Cingoli .... Prof. G. B. Giattini.
Cuneo .... Umberto Boni.
» .... Ernesto avv. Caviglia.
Esperia .... Giuseppe Grossi.
Favara .... Dott. Salvatore Fanara.
Gravellona ..... Avv. Adolfo Nicola.
Lanzo Torinese ... Gabriele Ferrero.
Magenta .... Rag. Luigi Bezzera.
» .... Rag. Leone Ponti.
Mantova (cons. mil.) Ten. Mario Regis.
Marina di Campo.... Demetrio Tesei.
Montagnana .... Prof. Aldo Foratti.
Montepagano ..... Giuseppe Ponno.
New-York ...... Edward Weinacht.
Parigi .... Eugenio Le Brun.
Petralia Soprana . Cav. Ettore Pottino.
Pianfei .... Lorenzo Fantini.
Poiana Maggiore.... Avv. dott. Federico Brojanigo.
Port Sudan .... Ernesto Dello Strologo
Prato.............. Dott. cav. Luigi Corsi.
Quingentole .... Luigi Moreschi.
Quistello .... Ing. Davide Alessandrini.
Ribera............ Dott. Francesco Di Leo.
Roccamorice ..... Roberto D'Alimonte.
Rogliano .... Domanico Giovanni.
Rolo .... Sergio Davolio.
Roma (cons. nav.) .. Ten. Guido Po.
» » » .. Ten. Guglielmo Fiorante.
» (cons. mil.) .. Ten. Enrico di Heinzelmann.
Roncegno ...... Alfonso Waiz.
Ronco all'Adige ... Conte Luigi Sparavieri.
Roncofreddo ..... Dott. Giovanni Fantini.
Rueglio .... Guido Stragiotti.
Sacconago ...... Andrea Gagliardi.
S. Bartol. in Galdo . Avv. Nicola Giusti.
Sandrigo .... Cristiano Nello Pesavento.
S. Giov. in Marignano Avv. cav. Andrea Corbucci.
S. Gregorio Magno Masaniello Bosco.
S. Michele Extra Silvio Nordera.
S. Agata di Militello Antonino Faraci Nicolaci.
S. Croce sull'Arno... Dott. Demetrio Cicognani.
Scicli .... Nob. Mario Pluchinotta.
Sezzé .... Avv. Giuseppe Frascara.
Senigallia (cons. mil.) Magg. cav. Enrico Campeis.
Suzzara .... Ferdinando Boccalari.
Tizzana .... Conte Tommaso Amati Cellesi.
Trabia .... Avv. Giacomo Sanfilippo.
Troina .... Avv. Gaetano Sollima.
Valfenera .... G. B. Ferrero.
Vogogna .... Giovanni Lossa.
Washington .... Prof. cav. Antonio Ravaioli.

Medici.

Frabosa Soprana .. Dott. Demetrio Restagno.
Manerbio .... Dott. Giuseppe Volpi.
Modena .... Dott. Attilio Muzzarelli.
Sinopoli .... Dott. Repace Filippo.
Montecavolo .... Dott. Francesco Ramusani.

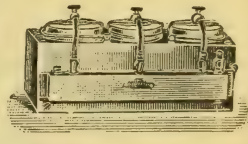
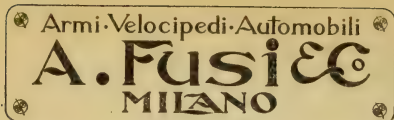
Legali.

Dronero .... Avv. Luigi Faccio.
Roma .... Avv. Antonio Orlandi.
Rutigliano .... Avv. Domenico Suglia Passeri.

AFFILIAMENTI BENZINA.

AQUILA (B) 611 *Tartaglia Giovanni e Fratello*, biciclette, motociclette, corso Federico II, 37-65. Benzina 690/700, L. 1,05 al chg. Oleoblitz e Grasso Reinach. Carburo di calcio. Orario: feriale dalle 7 alle 20; festivo dalle 7 alle 19,30, Ricapito per le ore di chiusura presso il proprietario in corso Federico II, 57. Palazzo Facolla.

BERGAMO (B) 618 *Cozzi Giuseppe, già Pasquinelli* drogheria, via Pignolo, piazzetta S. Spirito, 17-19. Benzina 670/680, L. 0,85 al chg. Oleoblitz. Grasso Reinach. Carburo di calcio. Orario: feriale dalle 6 alle 22; festivo dalle 6 alle 12. Ricapito presso il proprietario nella stessa casa.

BRINDISI (Lecce) (B) 617 *Musciano dott. Guido* farmacia, corso Umberto I, 26. Benzina 695/

Armi·Velocipedi·Automobili
A. FUSI & C.o
MILANO

Studio: Via Mascheroni, 43 - Tel. 7-90
Garage: Via G. Pallavicino, 19 » 73-53
Per Telegr.: ACHILLE FUSI - Milano

Milano, Gennaio 1909.

EGREGIO CONSOCIO,

Nel presentarvi i nostri migliori auguri, per l'anno nuovo, col carattere di sincera colleganza, ci è grato preannunciarvi qui qualcuna delle novità interessanti che introdurremo quest'anno per la vendita in Italia.

RENAULT FRERES: La Casa costruttrice di Automobili, di fama mondiale, ha stabilito un tipo di vetturetta a 2 posti, carrozzeria tipo da corsa, che fece l'ammirazione ed il successo agli ultimi Salons di Londra e di Parigi. Il motore a 2 cilindri sviluppa una forza di 8 HP. e permette di raggiungere in piano i 50 Km. e fare qualunque salita carrozzabile.

Sarà posta in vendita a Milano per L. 5.500 —

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE - F. N.: Le due iniziali dicono tutto. — Questa Casa dalle immense officine modello, conosciutissima nel mondo intero e particolarmente in Italia per le sue ottime armi, motociclette e automobili, stabilisce pel 1909 un tipo di moto-monocilindrica della forza di 2 HP. con cambio di velocità comandato da una leva, due velocità e punto folle, permettente di fare qualunque salita con tutta facilità, un veicolo a due ruote avente le prerogative di una piccola automobile.

Il suo prezzo sarà di L. 890 —

La F. N. continuerà la fabbricazione della moto a 4 cilindri, che non ha più bisogno di presentazione, parimenti lancerà una vetturetta automobile a due posti, con carrozzeria tipo da corsa, avente motore F. N. a 4 cilindri della forza di 8-12 HP. al prezzo di L. 6.500 —

Una particolarità interessante per l'Italia saranno le Biciclette F. N. «Chainless» senza catena, aventi lo stesso sistema di trasmissione come nelle motos F. N. a cardano, evitando così qualunque inconveniente che può produrre la trasmissione a catena. Di tali biciclette sono provviste l'armata e la gendarmeria Belga, da parecchi anni, con intera soddisfazione.

Vi invitiamo chiederci il catalogo, che sollecitamente spediremo gratuitamente facendoci conoscere il numero della vostra tessera a socio del T. C. I.

Cogliamo l'occasione per rassegnarci devotissimi

A. FUSI & Co.

700, L. 1,20 al chg. Oleoblitz e Grasso Reinach. Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22. Ricapito via Masaniello.

CHIAVARI (Genova) (**B**) 616 *Copello Giuseppe*, confetteria e drogheria, via Vittorio Emanuele, 51. Benzina 670/680, L. 0,90 al chg. Oleoblitz e Grasso Reinach. Carburo di calcio. Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22.

CHIUSI (Siena) (**B**) 606 *Leandri Giuseppe*, mesticheria, via Arunte, 14. Benzina 695/700, lire 0,90 al chg. Oleoblitz. Grasso Reinach. Carburo di calcio. Orario: feriale dalle 6 alle 21; festivo dalle 6,30 alle 13. Ricapito presso il signor Nofroni Pietro, Albergo Italia, via Cassia Aurelia.

CHIUSI (Siena) (**B**) 607 *Leandri Giuseppe*, mesticheria, via Cassia Aurelia. Benzina 695/700, L. 0,90 al chg. Oleoblitz. Grasso Reinach. Carburo di calcio. Orario: feriale dalle 6 alle 20; festivo dalle 6 alle 13. Ricapito presso il signor Nofroni Pietro, Albergo Italia, stessa via.

FERMO (Ascoli Piceno) (**B**) 612 *Scattini Polidoro*, garage, via Gerolamo Montani, 2. Benzina 690/700, L. 0,85 al chg.; 700/715, L. 0,75 al chg. Oleoblitz e Grasso Reinach. Orario: feriale e festivo dalle 6 alle 20.

LOCARNO (Canton Ticino) (**B**) 615 *Ambrosoli Enrico*, biciclette, motociclette ed officina, piazza Grande. Benzina 670/680, L. 0,60 al chg. Autol e Grasso. Carburo di calcio. Orario: feriale e festivo dalle 6 alle 19.

MONTEBELLUNA (Treviso) (**B**) 608 *Desti-Baratta Giacomo*, velocipedi, motocicli, ecc., via Vittorio Emanuele II, 125. Benzina 695/700, Lire 0,95 al chg. Oleoblitz. Grasso Reinach. Carburo di calcio. Orario: feriale e festivo dalle 8 alle 22. Ricapito nella stessa casa.

NERVI (Genova) (**B**) 605 *Massa Nicola*, vini, liquori, salumi, via Murcarolo, 2. Benzina 695/700, L. 0,80 al chg. Olio Touring. Grasso Touring. Carburo di calcio. Orario: feriale e festivo dalle 6 alle 23.

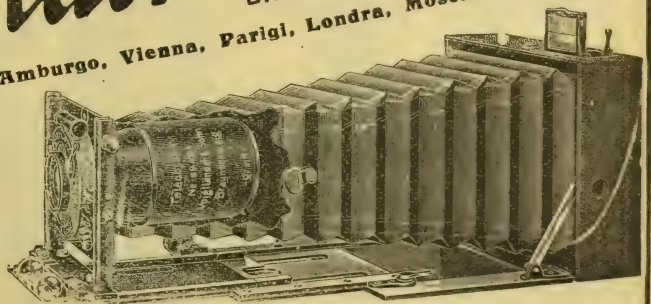
PORTO S. GIORGIO (Ascoli Piceno) (**B**) 613 *Pompei Michele*, farmacia, viale Umberto I. Benzina 690/700, L. 0,85 al chg.; 700/715, L. 0,75 al chg. Oleoblitz in latte da chg. L. 1,25. Grasso Reinach in scatole da chg. 1, L. 2. Orario: feriale e festivo dalle 6 alle 20.

REBBIO (Como) (**B**) 614 *Cappelletti Vincenzo*, drogheria, via Milanese, 71. Benzina 690/700, lire 0,80 al chg. Oleoblitz e Grasso Reinach. Carburo di calcio. Orario: feriale e festivo dalle 7 alle 22.

RECOARO (Vicenza) (**B**) 619 *De Mattia dott. Emilio*, farmacia, via Grandis, 1. Benzina 695/700, L. 1 al chg. Oleoblitz e Grasso Reinach. Carburo di calcio. Orario feriale e festivo: estate dalle 5 alle 24; inverno dalle 6 alle 22.

VIMERCATE (Milano) (**B**) 610 *Galimberti Luigi*, drogheria, via Vittorio Emanuele, 5. Benzina 690/700, L. 1 al chg. Oleoblitz. Grasso Reinach. Carburo di calcio. Orario: feriale dalle 5 alle 24; festivo dalle 5 alle 12. Ricapito nella stessa casa.

Nuove Offerte.

Offerte precedenti.......	Cartelli	N.	3278	L.	47 650
Dott. Aldo Weilschott, Milano	,,	,,	1	,,	10
Carlo Gnecchi, Milano	,,	,,	1	,,	40
Municipio di Senigallia...	,,	,,	9	,,	185
Società Anonima Conti, Milano	,,	,,	6	,,	150
Deputazione Provinciale di Modena	,,	,,	2	,,	60
Cav. dott. Gildo Guastalla, Milano	,,	,,	—	,,	30
Deputazione Provinciale di Lecce	,,	,,		,,	50
Deputazione Provinciale di Pisa	,,	,,	—	,,	75
A. Poretti e C., Varese ..	,,	,,	1	,,	35
Municipio di La Morra..	,,	,,	2	,,	40
Opera Pia Scrofolosi, Milano	,,	,,	1	,,	25
Società Metallurgica Italiana, Limestre	,,	,,	2	,,	50
Municipio di Force	,,	,,	1	,,	20
Deputazione Provinciale di Ascoli Piceno	,,	,,	7	,,	70
Municipio di Cologna Veneta	,,	,,	3	,,	90
Ing. Francesco Tortima, Cologna Veneta	,,	,,	1	,,	20
Municipio di Abbiateguazzone	,,	,,	4	,,	75
Comm. Dario Centurini, Dongo	,,	,,	4	,,	100
Municipio di Lama Mocogno	,,	,,	4	,,	40

Copertura
antisdrucciolevole
per eccellenza
a semelle con
punte di gomma
elasticissima

Copertura **1909**
tela elasticissima,
massima durata
e convenienza.

CAMERE D'ARIA di fama universale garantite 12 mesi.

Hannoversche Gummi-Kamm Compagnie A. G. "EXCELSIOR„ Hannover-Limmer

RAPPRESENTANTI PER L'ITALIA:

Schweizer & C.

Milano

Via Kramer, N. 4

Deputazione Provinciale di Bologna	Cartelli N.	7 L.	70
Comm. Dario Centurini, Dongo	,, ,,	2 ,,	50
Municipio di Piombino	,, ,,	3 ,,	30
Municipio di Varallo Sesia	,, ,,	2 ,,	35
Municipio di Rimini	,, ,,	1 ,,	20
Deputazione Provinciale di Cuneo	,, ,,	8 ,,	200
Nob. cav. Guido Cagnola, Gazzada	,, ,,	3 ,,	50
Marchese Enrico Incisa, Rocchetta Tanaro	,, ,,	2 ,,	60
Giovanni Quaglia, Rocchetta Tanaro	,, ,,	1 ,,	25
Deputazione Provinciale di Pesaro	,, ,,	1 ,,	20
Conte Gastone di Mirafiori, Torino	,, ,,	2 ,,	40
Municipio di Augusta	,, ,,	1 ,,	20
A. Pacchetti, Milano	,, ,,	1 ,,	10
Deputazione Provinciale di Vicenza	,, ,,	4 ,,	100
Municipio di Laino d'Intelvi	,, ,,	2 ,,	30
Deputazione Provinciale di Perugia	,, ,,	— ,,	162
Totale...	Cartelli N.	3369 L.	49 737

Non devesi tener conto della lista pubblicata nella Rivista Mensile *di Dicembre.*

ERRATA-CORRIGE.

Nello specchio delle caratteristiche delle varie macchine automobili intervenute al concorso di Piacenza e pubblicato nel numero di novembre della R. M. d. T. è necessario correggere i dati relativi alla macchina Soller, la quale aveva potenza di 24 HP, pesava a vuoto chg. 5050 e portava un carico di chg. 5500.

Soci quinquennali.

Allegri dott. Giulio, Venezia — Angelini Mario, Scandiano — Arrighi Assalini, Livorno — Arzeno Rodolfo, Buenos Ayres — Azzali Roberto, Reggio Emilia — Balestretti Vittorio, Buenos Ayres, — Barbaglio Paolo, Milano — Barindelli Francesco, Bellagio — Basile cap. Gennaro, Brugnetto — Bassis Silvio, Granarolo E. — Becchini Giuseppe, Arcidosso, — Bertaccini cav. Colombaro, Forlì — Binda dott. Evangelista, Como — Bonvicini Guglielmo, Granarolo E. — Brogi Enrico, Milano — Cacace Camillo, Napoli — Cadenaccio Onorato, Pegli — Camavitto Ugo, Udine — Cappa Carlo, Milano — Carpineti ing. G. B., Genova — Colonna dei Principi di Stigliano don Fabio, Napoli — Conte Alberto, Genova — Corbetta Adolfo, Giussano — Corti Achille, Como — Craveri rag. Giuliano, Torino — Dallari dott. Vittorio, Maranello — Del Torso nob. Carlo, Udine — De Riva nob. Andrea, Brescia — Donegana Lorenzo, Oggiono — Faelli avv. Federico, Padova — Falchi Giuseppe, S. Paulo — Falco cav. Vittorio, Milano — Federici Antonio, Lovere — Fornaseri ten. col. Angelo, Pinerolo — Foschini Gian A., Bagnacavallo Frassetto Pompilio, Firenze — Frassini Agostino, Bologna — Frediani Ivo, Sarzana — Furchi Ernesto, Artegna — Galbiati Guido, Milano — Gambini Davide, Pavia — Gavazzeni Roberto, Bergamo — Gementi Rizieri, Rafaela — Genez Giorgio, Roma — Ghizzoni Dante, Milano — Gianolio Emon, Varese — Gilardino Rodolfo, Biella — Hefferich Walter, Genova — Ivaldi cav. Alberto, Parigi — Krumm Adolfo, Torino — Lagomarsina prof. Lorenzo, Genova — Lalli Antonio, Acquasanta — Lanerò Giovanni, Trezzo d'Adda — Magagnoli ing. Ferdinando, Conselice — Mapelli Luigi, Milano — Marangoni Vittorio, Scaldasole — Marcucci cav. ing. Filippo, Perugia — Migliavacca Edoardo, Tradate — Minetti dott. Antonio, Milano — Molinari dott. cav. Alfredo, Mirandola — Mondini geom. Ottorino, Milano — Monza rag. Felice, Como — Mutti Bussi march. Achille, Roma — Noel des Verges cav.

Gaston, Rimini — Oddone Giovanni, Casale Monferrato — Onesti prof. Giuseppe, Genova — Panceri rag. Giuseppe, Milano — Pasini ing. Clemente, Rimini — Pasini nob. Umberto, Treviso — Pastori Alfonso, Brescia — Pedemonte ing. Severino, Loano — Pedetti Pietro, Milano — Piotti Giuseppe, Milano — Pirovano Augusto, Monza — Pirovano Virginio, Milano — Provana ing. G., Cuneo — Rizzi dott. Giovanni, Milano — Rocco Giuseppe, Chiari — Sabatini Vincenzo, Ala di Stura — Sabini conte Francesco, Altamura — Salvini Luigi, Landriano — Sanguinetti avv. Cesare, Parma — Santucci don Cesare, Rimini — Scalini dott. Giuseppe, Olgiate Comasco — Scipioni Scipione, Milano — Scotti Giacomo, Bergamo — Segre Adolfo, Buenos Ayres — Simonetta Giovanni, Alzo — Sioli Legnani cav. Steno, Milano — Stefani Loreto, Milano — Storace Emilio, Milano — Succi cav. Aldo, Venezia — Sutermeister Franco, Milano — Suttora dott. Antonio, Trieste — Tappi Clemente, Torino — Tardini ten. col. Giuseppe, Forlì — Tassinari dott. Gabriele, Genova — Todeschini Carlo, Milano — Tusini Alberto, Modena — Valesi Ettore, Milano — Vergani Giulio, Milano — Vienna ing. Ferdinando, Venezia — Villa Vittorio, Milano — WALTE MATHILDE, Cabbè-Roquebrune — Wassmuth cav. Enrico, Livorno — Zanella Adriano, Valdagno — Zerbi Luigi, Saronno.

Soci benemeriti.

Baroni Giuseppe, Parma — Bernstein Giorgio, Milano — Bini Carlo, Carrara — Brocchiero ten. Ettore, Roma — Carugati geom. Francesco, Cedegolo — Castelli Della Vinca Luigi, Sevilla — Clerici rag. Tebaldo, Milano — Corigliano avv. Alessandro, Cosenza — Degan avv. Antonio, Rovigo — De Stefanis ten. Savino, Cotrone — Filidei Giuseppe, Savona — Gamba Ettore, Bergamo — Giovenzana Vittorio, Seregno — Leone prof. Andrea, Velletri — Meroni Carlo, Cantù — Micheletti Felino, Brescia — Milanese Camillo, Gavi — Miraglia Ettore, Messina — Norfo Efisio, Venezia — Pavanelli Pietro, Ferrara — Pozzi Giuseppe, Grossotto — Re avv. Fausto, Torino — Salomone cav. Guglielmo, Nicosia — Treves Achille, Milano — Zanella Paride, Brescia, — Zuliani Zuliano, Cervignano.

TOTALE N. 1467.

CARTA D'ITALIA AL 250.000

Fogli pubblicati e spediti ai Soci a tutto il 1908:

N. 3 — Como	N. 21 — Livorno
» 9 — Torino	» 22 — Siena
» 10 — Milano	» 23 — Perugia
» 11 — Brescia	» 27 — Civitavecchia
» 12 — Verona	» 28 — Roma
» 13 — Venezia	» 34 — Frosinone
» 16 — Genova	» 35 — Napoli
» 17 — Pisa	» 51 — Etna
» 18 — Bologna-Firenze	» 52 — Messina

In corso di stampa i fogli:

N. 50 — Cefalù	N. 56 — Catania

ATTRAVERSO L'ITALIA

Nella Rivista di Dicembre siamo incorsi in errore annunciando i prezzi dell'astuccio e delle copertine per la raccolta dei 31 fascicoli componenti l'opera. - Leggasi invece:

« L'opera può essere fornita racchiusa in elegante astuccio policromo di tela che costa L. 5,—, oppure con due copertine sciolte pure di tela specialmente confezionata per la rilegatura dell'opera, del costo di L. 4 ognuna; se acquistate insieme il prezzo è ridotto a L. 7 ».

Rammentiamo che l'**Attraverso l'Italia** in 31 fascicoli stampati su carta americana,, adorni di oltre 2000 riproduzioni da fotografie, di quadri, vedute, monumenti, costumi, è in vendita a L. 25 alla Sede, di L. 26 franca di porto in Italia. Per l'estero aggiungere le spese di porto che variano a seconda della destinazione.

La Tassa sulle biciclette ed i pneumatici.

Oramai due cose sole mancano a rendere la bicicletta veramente popolare ed introdurla anche nei paesi più reconditi d'Italia: la diminuzione della tassa annua e la durata dei pneumatici. Alla prima ci pensa continuamente il benemerito Consiglio d'amministrazione del Touring e, se quei signori di Roma vorranno una buona volta mantenere le loro promesse, la tassa verrà certamente diminuita. Quanto invece ai pneumatici, è bensì vero che sono frequente causa di fastidi e di spese, ma ciò accade soltanto a coloro che, allettati dal prezzo basso oppure fuorviati dalla réclame, non hanno ancora pensato a munire la loro bicicletta dei pneumatici migliori. Vi è in Inghilterra una potente fabbrica che ha incominciato a lavorare la gomma quando tutte le attuali fabbriche non esistevano ancora; vi è una Società in Inghilterra e più precisamente a Leicester, che fu la prima trent'anni fa a fabbricare pneumatici e che d'allora in poi ha continuato a perfezionare i suoi prodotti senza curarsi del loro costo e tanto che oramai si può dire che ha raggiunto la perfezione, e questa Ditta, pur disdegnando la réclame sfacciata, è riuscita egualmente a farsi strada in Italia, tanto che per l'enorme sviluppo raggiunto, ha dovuto costituire una Società apposita per il nostro paese. La Ditta inglese si chiama *W. e A. Bates Ltd.*, e la filiale italiana si intitolerà THE BATES TYRE CY. L., con sede in Milano, via Vittoria, 51. Ne sarà consigliere delegato il signor rag. Camillo Oggioni di già ben noto nel mondo ciclistico.

Elenco dei Candidati

a soci del T.C.I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Novembre 1908.

SOCI VITALIZI. (*)

ARLEN-RIELASINGEN, Imbach A. — **BEINETTE**, De Marchi Luigi — **BOVINO**, Paglia cav. rag. Calisto — **BRESCIA**, Martinengo conte Francesco — **BUENOS AYRES**, Azaretto Luis — **BUSTO ARSIZIO**, Castiglioni Antonio Giuseppe — **CANNOBIO**, Pugnetti dott. Giuseppe — **CASILDA**, Samberan Carlo — **CASTELLANZA**, Formentini rag. Cesare — **COLOGNO AL SERIO**, Cristini dott. Pier Dione — **COMO**, Tajana rag. Antonio — **COSENZA**, Deputazione Provinciale — **DERGANO**, Strada Francesco — **ELORTONDO**, Laplace Dionisio — **FERMO**, Cerquetti Amedeo — **FERRARA**, Pasini ing. Pietro — **FIRENZE**, Nencioni avv. Guido — **FORLI'**, Matteucci conte dott. Livio — **GAMBARONE DI ROZZANO**, Ferrario ing. Battista; Ferrario dott. Mario — **GENOVA** Bombrini Carlo Emanuele; Denaro Enrico; Lavagnino Ettore; Stoppani comm. Onorio; Vedovelli rag. Emilio — **GINEVRA**, Passarino Carlo — **GIUMBO**, Pierantoni Amedeo — **LECCO**, Colombo Antonio — **LIVORNO**, Conti Enrico; Ganni G. B. — **LUZZARA**, Boccalari Aldrovandi Adele — **MASSA A MARE**, Fiaschi Unico — **MILANO**, Borletti ing. Francesco; Brocca dott. Alberico; Daccò rag. Luigi; De Moiana conte Francesco; Dragoni Carlo; Ferrario ten. Giulio Carlo; Fossati Giovanni; Galbiati Leone; Gambusera Felice; Grassi Francesco; Koristka Francesco; Manfredini ing. Achille; Martinoia Alessandro; Pavia Arnoldo; Riva rag. Guido; Tavella Eugenio — **MONZA**, Rossi cav. Giuseppe — **NAPOLI**, Bertolini cav. Francesco, Principe di Fondi Oderisio di Sangro — **NORIMBERGA**, Gutermuth Georg — **NOVARA**, Stangalini Luigi — **ONEGLIA**, Agnesi Agostino — **PADOVA**, Società Veneta Costruzione ed Esercizio di Ferrovie Secondarie Italiane — **PARIGI**, De Courmont R. — **PARMA**, Grilli avv. Cesare — **PERGOLA**, Mattei conte Filippo — **PISTOIA**, Carradori Arturo — **PRAY**, Loro Totino Adolfo — **ROMA**, Coltellacci cav. uff. ing. Costantino; Fumaroli Ettore; Fumaroli Luigi; Istituto Coloniale Italiano; Mengarino Umberto; Piacentini Mario; Ricolfi Alessandro — **ROSARIO SANTA FE'**, Chiesa Giovanni; Circolo Italiano — **S. PAULO**, Mortari dott. Guglielmo; Tognetti Giuseppe — **S. REMO**, Marsaglia Mercedes; Marsaglia Roberto — **SARONNO**, Bigatti Ettore — **SEZZE'**, Frascara avv. Giuseppe — **SIENA**, Bandini avv. Umberto — **TIZZANA**, Amati Cellesi conte Giov. Tomaso — **TORINO**, Bellia Pier Vincenzo; Belmondo Giulio; Boetti cav. Carlo; Bosio cav. avv. Edoardo; Ghidini Adolfo; Ghidini Ferdinando; Gonella comm. avv. Alberto; Rossi comm. ing. Cesare; Sacerdote Semaria Arrigo. — **VAYNOR COTTAGE MERTHYR TYDFIL**, Iames avv. I. H. — **VENEZIA**, Arduini Giovanni; Franco dott. Renzo; Tivan avv. Carlo — **VERONA**, Franchini Stazzo conte Gianantonio — **VIENNA IX**, Cohn dott. Paul — **VILLIMPENTA**, Pavesi Alessandro.

Art. 5 dello Statuto: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

SOCI ANNUALI. (**)

SOCI CHE OPTARONO PEL 1908.

ALESSANDRIA. — Maino Edoardo.
Piovera. — Lisa Eugenio.
Rocchetta Tanaro. — Bona don V.
ANCONA. - *Jesi.* - Felini Federico.
AQUILA. — *Calascio.* — Frasca Salvatore, Volpe Diamante.
Civitella Alfedena. — Antonucci Giuseppe.
Pentina. — Colella don Nicola.
BARI. — *Altamura.* — Tramoni Spano Giuseppe.
BELLUNO. - *Arsiè* - Grando Giov.
Sospirolo. — Doglioni nob. Carlo, Doglioni nob. Umberto.
BERGAMO. — Caffi Carlo.
Barzesto. — Bettoni sac. Bortolo.
Treviglio. — Perego Guido.
BOLOGNA. — Ambrosi Egisto.
BRESCIA. — *Adro.* - Faglia Santo.
Breno. — Putelli dott. don Romolo.
Castenedolo. — Grasselli Giovanni, Paratico Gontrano, Spagnoli Enrico.
Cedegolo. — Cassoni rag. Cesare.
CAGLIARI. — Guiso Luciano.
CAMPOBASSO. — *Larino.* — Colesanti avv. Giulio.
CASERTA. — Pianese Uberto.
Sora. — Tuzii Vincenzo.
CATANZARO. — Rusto Roberto.
CHIETI. — *Lanciano.* — Giammarusti Giuseppe.
COMO. — Barazzoni Antonio.
Besano. — Rinaldi Luigi.
Civello. — Canclini sac. Marino.
Osnago Brianza. — Colombo sac. Carlo.
CREMONA. — Carrara dott. Luigi, Renga rag. Socrate, Signori ing. A.
Casalmaggiore. - Pariset dott. Fabio
Crema. — Comincini Giuseppe. DONATI GINA.
Rivarolo del Re. — Tentolini rag. Luigi.
Soncino. — Pezzani nob. Franco.
CUNEO. — *Brà.* — Ghersi Francesco.
Frabosa Soprana. - Zucconi Cesare.
Mondovì. — Rolfi Stefano.
Savigliano. — Barletta cap. dott. Gaetano.
FERRARA. — Rapetti Alberto.
Medelano. — Dal Buono Enrico.
FIRENZE. — Rosselli del Turco Roberto.
Pistoia. — Gavazzi Pio, Tarugi ten. Edoardo.
FOGGIA. — Borruso Asaro dott. cap. Pietro.
FORLI' — *Longiano.* — Pasolini Pasquale.
Roncofreddo. — Fantini dott. Giovanni.
GENOVA. — Camuzzoni ing. Ferruccio, Canepa Giovanni, Casari Antonio, Cavanna Carlo, Cerruti Eugenio, Cravino Giuseppe Angelo, Crovetto Giorgio, Fini Alberto, Gandini Giuseppe, Genta Ferdinando, Ghirardo Domenico, Majocchi Costantino, Massa Enrico, Morando Domenico, Noledi Alberto, Ollino dott. Giuseppe, Panarello Antonio, Pastore Stefano, Pendola Agostino fu A., Prini Emilio, Pucci Da Filicaja Ugo, Pujos Georges, Rinesi Evaristo, Rolandi Ricci avv. Clemente, Società Anonima Noleggio Trasporti Automobili, Solari Ettore Enrico, Viardo Leone, Vigliecca Emilio G.
Bogliasco. — Fravega sac. Ernesto.
Cornigliano Ligure. — Zunino Bernardo.
Geminiano di Bolzaneto. — Ferrari don Giov. Batta.
Savona. — Buliani ing. Carlo G.
Sestri Ponente. — ROSSI MARTINI contessa VIRGINIA.
Spezia. — Ariotti ten. Arrigo.
Vado Ligure. — Pertile Giovanni.
LECCE. — *Castellaneta.* — Maldarizzi avv. Giovanni.
LUCCA. — *Camaiore.* — Fambrini ing. Celso.
MACERATA. — Carniello prof. Oreste, Cerrina dott. prof. Gius.
Tolentino. — Talbi Pacifico.
MANTOVA. — *S. Benedetto Po.* — Bellarusi Oreste.
Viadana. — Cremonesi Lodovico.
MESSINA. — San Martino avv. Francesco.
MILANO. — Achilli Pier Giovanni, Affer Dante, Calderini Annibale, De Weeschauver ing. cav. Gastone, Fuoco Carlo, Garibaldi Tranquillo, Ghizzoni Dante, Grossi Carlo, Guadalupi Tobia, Hafeli Ulrico, Lorenzoni Giulio, Meotti Giuseppe, Monti Luigi Remo, Protti Ottorino, Ricci ing. Alfredo, Rovescalli cav. Antonio, Testi Leonardo Zannetti Aurelio.

(**) *Art. 6 e 9:* **I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6, se in Italia, L. 8 se all'Estero. —** *Art. 12:* **Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato, entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della** ***Rivista*** **ai Soci, invierà al Candidato la tessera di riconoscimento.**

Abbiategrasso. — Parodi Felice.
Albiate. — Chiesa Guido.
Bettola. — Motta Alfredo.
Busto Arsizio. — Colico Alessandro.
Monza. — Fossati Arturo, Ghezzi Enrico, Meroni Stefano.
Musocco. — Pessina Massimo.
S. Giuliano. — Magri Celeste.
Saronno. — Dominioni sac. prof. dott. Felice.
Somaglia. — Tirelli Felice.
Turbigo. — Perotto Giovanni.
MODENA. — Aggazzotti ten. Francesco, Semerari Antonio, Tusini Alberto.
Mirandola. — Molinari dott. cav. Alfredo.
NAPOLI. — De Grandi Agostino, Mancinelli ing. Pietro, Santasilia cap. Federico, Sciarrino Salvatore.
NOVARA. — Zorzoli ing. Marcello.
Biella. — Borrione Giuseppe.
Occhieppo Inferiore. — Prina Rinaldo.
Vercelli. — Negri geom. Angelo.
PADOVA. — *Chiesanova.* — Carrer dott. Cesare.
PALERMO. — Bruno ing. F. Saverio, Sanfrancesco avv. cav. Nicolò, Tumminelli Melchiorre, Vitale Aldo.
PARMA. — Barbarini Enrico. « Il Pedale Parmiggiano », Maniscalco Matteo, Tentolini rag. Vittorio.
Busseto. — Orlandi dott. Temistocle.
PAVIA. — *Cascina Speziana.* — Monti Vittorino.
PERUGIA. — Bruno cap. Luigi, De Francesco ten. Tomaso.
Spoleto. — Massi Benedetti dott. Saverio.
PIACENZA. — *Borgonovo Val Tidone.* — Arata don Luigi.
Castelvetro Piacentino. — Sterzi Luigi.
PISA. — GIGLI MARIA.
Pomaja. — Rossi Ciampolini Umberto.
PORTO MAURIZIO. — *Bordighera.* — Borcard Luigi.
POTENZA. — *Matera.* — Barberio Giuseppe, Merolla Biagio.
REGGIO CALABRIA. — De Lorenzo geom. Romeo Antonio, Macrelli geom. Pio, Meringolo geom. Pasquale, Vento geom. Giuseppe.
REGGIO EMILIA. — Bonazzi rag. Ulderico.
ROMA. — Alfonsi Luigi, Craja geom. Francesco, Gori Odoardo, Sorgente ing. Arturo, Virgili Enea.
Bomarzo. — Janni Cesare Augusto.
Frascati. — Reali Gaetano, Schiani Arturo.
Viterbo. — Spinedi dott. Pietro.
SONDRIO. — Ferraresi dott. Cesare, Rossi Aldo.
TERAMO. — *Civitella Casanova.* — Bottini geom. Nunzio.
Isola del Gran Sasso. — Tartagliozzi Francesco.
TORINO. — Belloni Silvio, Bergoglio Pietro, Bo Carlo, Fogliani Luigi, Garetto Mario, Givonetti Vittorio, Jannone Ottorino, Noaro prof. arch. Giovanni, Rapizzi Giovanni.
Ivrea. — Raiteri Umberto, Rocca Luigi.
TRAPANI. — Fardella barone della Ripa dott. Raffaele.
TREVISO. — Brusch de Neuberg bar. avv. Guglielmo.
Oderzo. — Giacomini Pelopida.
S. Polo di Piave. — Società Sportiva.
UDINE. — Chiericoni ten. G. B.
Montereale Cellina. — Battistella Enrico.
Nimis. — Minardi Alessandro.
Pordenone. — De Carli Luigi.
VENEZIA. — Dal Tedesco Giovanni, Gregoletto Bartolomeo.
Ceggia. — Loro Paolo.
Chioggia. — Cavallero Luigi, Soncini ing. Cesare A.
VERONA. — De Besi nob. rag. Gino, Montagna Novello.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

Fiume. — Berger Marcello.

Belgio.

Bruxelles. — BALBI ELENA.

Francia.

Grenoble. — Bianchi Lodovico.
Lyone. — Gally Luigi.

Svizzera.

CANTON DI BERNA. — *Berna.* — Sclovi arch. Ernesto.
CANTON DI LUCERNA. — *Lucerna.* — Pierucci Guglielmo.
Schotz. — Broggini Luigi.
CANTON TICINO. — *Balerna.* — Canova Emilio.
Locarno. — Schemer Emilio.

AFRICA.

Somalia Italiana.

Giumbo. — Pratesi Giuseppe.

Egitto.

Alessandria d'Egitto. — Valente Baldovino.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti

Chicago. — Price Edward V.
Saratoga Springs N. Y. — Levengston H. M.
Washington. — Ravaioli A.

AMERICA MERIDIONALE.

Repubblica Argentina.

Santa Fè. — Tascheri Angelo.

SOCI CHE OPTANO PEL 1909.

ALESSANDRIA. — Negri Achille.
Asti. — Almansi Emanuele, Gai Giuseppe.
Cocconato. — Fasoli Egidio.
Incisa Belbo. — Chiappori Virgilio.
Masio. — Gallo dott. Natale, Piana dott. Paolo.
Montechiaro d'Asti. — Origlia Giuseppe.
Thon di Cocconato. — Massaglia Edoardo.
ANCONA. — Giordani Annibale.
Loreto. — Marini avv. Lionello.
Montemarciano. — Club Ciclistico « Celer ».
AQUILA. — *Rivisondoli.* — Caniglia Valerio, Ferrara avv. Eugenio, Pasquale don Leone.
Sulmona. — Marcone Francesco.
AREZZO. — Livi rag. Giuseppe, Palazzeschi Furio, Semoli Iacopo.
ASCOLI PICENO. — *Acquasanta.* — Lalli Antonio.
AVELLINO. — *Serino.* — Tagliatela Melchiorre.
BARI. — Lorito Antonio, Marescalchi Fernando.
Bisceglie. — Cosmai Nicola.
BELLUNO. — Ferrari rag. geom. Luigi.
Feltre. — Gozza Isidoro.
BENEVENTO. — *S. Bartolomeo in Galdo.* — Giusti avv. Nicola.
BERGAMO. — Agliardi avv. Virgilio, Fumagalli Giuseppe, Scotti Giacomo, Toffetti Francesco.
Albino. — Ostano Frula Emilio, Peraldo Fioravante Pietro. RISCH ANNA.
Pescante. — Longhi dott. Felice Mario.
Serina. — Piemonte Andrea.
Trescorre Balneario. — Frigerio Leonardo.
BOLOGNA. — Baviera don Clemente, Donini ing. Luigi.
Anzola E. — Baroni Cesare.
Bentivoglio. — Malagodi don Fidenzio.
Castenaso per *Marano.* — Angelini don Primo.
BRESCIA. — Guerrini Angelo, Racheli Giuseppe.
Capriano del Colle. — Brognoli Annibale, Guerrini Domenico. Scaglia Vincenzo.
Cedegolo. — Tacchio Umberto.
Gargnano. — Manzoni Francesco, Ragusini rag. Pietro.
Iseo. — Uberti Franco.
Milzano. — Cristofoletti Giovanni.
Orzinuovi. — Maccarani Giacomo.
Pontoglio. — Manenti don Paolo.
Rovato. — Bombardieri Giuseppe, Lazzaroni G. B., Mazzotti Francesco, Pezzola Isacco.
Trenzano. — Quaresmini Gottardo.
CAGLIARI. — *Oristano.* — Cortes don Giuseppe.
CAMPOBASSO. — Lilli Giulio.
CASERTA. *Cassino.* — Baccari avv. Carlo.
CATANIA. — Vincent Carlo.
Giarre. — Di Rao Cucinotta Ignazio.
CATANZARO. — Triola Alfredo.
Buono Campo. — Cosentini Giacinto, Donato dott. Francesco, Rametta Nicola.
CHIETI. — *Manoppello.* — Palazzone Silvestro.
COMO. — Brambilla Alfredo di Emilio, Regio Istituto Tecnico « Caio Plinio Secondo », Regia Scuola Nazionale di Setificio.
Bellagio. — B[illegible]rindelli Battista, Cant[illegible] Raffae[illegible]e.
Brivio fraz. *Be[illegible]erate.* — Premoli Alberto.
Luino per *Creva.* — Donninelli dott. Jean.
Imbersago. — Albini Giuseppe.
Limonta. — Cervieri Angelo.
Locate Varesino. — Fagetti Ugo.
Luino. — Colombi Luigi.
Mariano. — Castoldi Luigi.
Morazzone. — Belloni Onofrio.
Olgiate Comasco. — Introzzi Enrico, Scalini dott. Giuseppe, Unione Sportiva.
Olginate. — Corti Giuseppe.
Azzio per *Orino.* — Malorsi Alfiero.
Paderno d'Adda. — Meani dott. Augusto, Ripamonti Giuseppe.
COSENZA. — *Rogliano.* — Domanico Giovanni.
CREMONA. — Pozzaglio per *Braccioli.* — Saldini Pietro.
Cavatigozzi. — Marchesi Angelo.

Cortetano. — Camozzi Angelo.
Longhinore. — Bresciani Giovanni, Vercesi Vittorio.
Soresina. — Boni don Giuseppe.
CUNEO. — Ciravegna ten. col. Giovanni, Cottafavi ten. Francesco, Sordi dott. Giuseppe.
Castiglione Falletto. — Rivera Francesco, Sobrero Luigi.
Mondovì. — Grosso Angelo.
Moretta. — Banchio Michele.
Saluzzo. — Bersano ing. Giandomenico, Bono Giuseppe, Dolza Piero, Falco Spirito Gioaninetti Giuseppe. Omarini not. Pietro, Rossa Domenico, Vespa Filippo.
S. Domenico Macra. — Fogliato dott. G. B.
Savigliano. — Giorsino don Giovanni.
FERRARA. — Nagliati Tomaso.
Massafiscaglia. — Gherardi Gustavo, Meletti Umberto.
FIRENZE. — Amorosi Vincenzo, Benini Emanuele, Corazzini avv. Vieri, Pozzi Arturo.
Pistoia. — Arcangeli Cesare, Galigani Francesco, Gori Antonio, Gori cap. Francesco, Perotti prof. Augusto.
Pontassieve.—Cigheri dott.Matteo.
Prato. — Ammirandoli Mario, Bernabei dott. Oddo, Cipriani Cipriano di Amerigo, Corsi dott. cav. Luigi, Sanesi Nicola.
FORLI'. — *Cesena.* — Krusina Johan, Masini dott. Giuseppe.
GENOVA. — Becker Emilio, Cosimini Aurelio, Guadagni Manfredo dei Grazioli, Lachi Alberto, Martinazzoli Antonio, Olivari Fortunato, Rusconi Silvio, Scartezzini Pilade.
Alassio. — Preve Luigi.
Sampierdarena. — Gimelli dott. Nicola.
Savona. — Greco Salvatore, Koloman ing. von Kandò.
Spezia. — Beverini ing. prof. Adolfo, Bizzarri Nello, Bucchioni Umberto, Manucci Celso, Pilastri Alberto, Pizzorno Giuseppe, Sartoris ten. Francesco, Taruffi cap. Plinio.
Vado Ligure. — Korbuly ing. Alessandro, Korbuly ing. Carlo, Resinelli Angelo.
Varazze. — Rocca Guido.
GIRGENTI. — Russo Gaetano.
GROSSETO. — *Arcidosso.* — Becchini Giuseppe.
LIVORNO. — Buggiani Mario, Casigliani Augusto, Dani Gino, Paci Eugenio, Tosi cav. Achille.
Marina di Campo. — Carpinacci A.
LUCCA. — *Guerceta.* — Simi Giorgio.
Viareggio. — Ballet Iohn.
MACERATA. — Censi Mancia G. B., Ciccolini avv. Giuseppe. ContrattiLorenzo, Filippucci rag. Gino.
Camerino. — Filippi prof. Domenico.
MANTOVA. — *Quistello.* — Allessandrini ing. Davide.
MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Chignell Herbert Alan, Cripps R. Noel.
Pontremoli. — Baracchini Vincenzo.
Torrite-Castelnuovo Garfag. — Rossi Davide.
MESSINA. — *Mistretta.* — Salomone cav. Bettino.
MILANO. — Angelillo Eugenio, Bassetti Ermete, Bazzoni Pietro, Berla Edoardo, Besozzi nob. Alessandro, Biancardi cap. Eugenio, Biraghi rag. Carlo Antonio, Bosio avv. Mario, Bosisio Luigi, Brunetti Ettore, Canali Francesco A., Candiani Luigi, Capasso Raffaello, Carati Paolo, Carraro Gino, CastelliEdmondo, Coletti Giuseppe, Conti Alberto, Domeniconi Giuseppe, Edwards Giorgio, Fagnani rag. Pietro, Fontana Mario, Fossati Guido, Ganzari Ferruccio, Gini Enrico, Giovini Cesare, Guidotti Guido, Labadini rag. Ausano, Lambert Alex, Lanzani Antonio, Lucchini Angelo, Mandrelli Lando, Marianecci Paolo, Mauro Giovanni, Melzi Emanuele, Montanari Ercole, Monzani Giuseppe, Morini Felice, Morselli dott. Giovanni, Navarra Guglielmo, Offici Attilio, Orlando Francesco, Passeri Alberto, Prestini Cesare, Romanese rag. Luigi, Silva cav. ing. Luigi, Toeplitz Lodovico, Vanzetti dott. B. Lino, Zaffaroni Giulio A., Zanini Mario, Zehter Carlo.
Abbiategrasso. — Gioletta Pietro
Bisnate. — Taccani Giuseppe.
Boffalora Ticino. — Calderara Terenzio.
Briosco Brianza. — Consonni Anselmo.
Busto Arsizio. — Lissoni cav. Vittorio, La Società Sportiva « Aurora ».
Dergano. — Bigatti Carlo.
Greco Milanese. — Pallavidino Enrico.

GRITZNER
GRITZNER
GRITZNER
GRITZNER
GRITZNER
GRITZNER

GRITZNER
GRITZNER
GRITZNER
GRITZNER
GRITZNER
GRITZNER

G.L
MARQUE DÉPOSÉE

GIUOCATTOLI ISTRUTTIVI
CATALOGO ILLUSTRATO GRATIS
DITTA F.lli BIANCHI BOLOGNA

Inveruno. — Ronchi Luigi.
Langhirano. — Ciocca Enea.
Lodi. — Forlani rag. Carlo.
Magenta. — Crosti Arturo, Dameno Antonio, Ditta Fratelli Pina, Garavelli dott. E., Orlandi Aurelio, Petris Osvaldo. Raja rag. Maurizio, Stoppa Luigi.
Monza. — Galli Giuseppe, Longhi Augusto, Osculati ing. Luigi, Viganò Enrico.
Olgiate Olona. — Colombo Clemente.
Agrate Brianza per *Osnate.* — Monti Ugo.
Pioltello. — Locatelli Enea.
Rho. — Binoni Ettore.
Secugnago. — Stefanelli Angelo.
Segrate. — Danelli Giovanni, Salvatori Giuseppe, Zanatta Enrico.
Seregno. — Belloni Elivio, Parodi don Mauro.
MODENA. — Vietti Antonio.
Vignola. — Cavalli Umberto, GALIMBERTI OLGA, Minguzzi Carlo.
NAPOLI. — Capone Eugenio, Circolo Uffic. 24 Artigl. da Camp., Crocoli Luciano, De Filippis Nicolò, D'Evant dott. Teodoro, Iannotti Giov., Pacca Leopoldo, Rageand rag. Cirillo, Ricciardi cav. Francesco, Ruffi Attilio, Ruggiero prof. Domenico, Sarno ing. Aristide, Sorrentino Guido, Stasi Nicola.
Massalubrense. — Scalia ten. dott. Rosario.
Meta di Sorrento. — Trapani Salvatore.
NOVARA. — Berti Gustavo.
Andorno. — Ferraro Kourad.
Biella. — Bosco Celeste, Luppi Alfredo,
Cannobio. — Società « Pro Cannobio ».
Castelletto Ticino. — Barberis Ettore.
Gignese. — Guglielmina Guglielmo.
Invorio Inferiore. — Barazzone don Abramo.
Lesa. — Falcetti Giuseppe.
Meina. — Bedone Raùl.
Miagliano. — Patriarca Secondo.
Pallanza. — Zallio avv. Augusto.
Suna. — Rosina Carlo.
Tavigliano. — Meliga Battista.
Terdobbiate. — Vercelli dott. Luigi.
Villata. — Bosio Giuseppe.
PADOVA. — Faelli avv. Federico, Ponti Antonio, Ramazzini avv. Alfredo.
PALERMO. — Di Chiara Vincenzo, Garuso Salvatore, Parlato Enrico.
Ciminna. — Iugreffin dott. Leonardo.
Geraci Siculo. — Spallina Filippo.
PARMA. — Bonati Filippo, Bormioli Rocco, Reggiani Aldo, Ucelli prof. arch. Camillo.
Berceto. — Calderini Giovanni.
Mezzani. — Dall'Asta Giuseppe.
Vicofertile. — Bresadola Felice.
PAVIA. — Carozzi Giovanni, Concaro Carlo, De Filippi rag. Luciano, Lugatti Ultimo, Manzi Luigi, NOVARINI PIERINA, Zucchi Alberto.
Corteolona. — Spada Carlo.
Garlasco. — Bozzani Giuseppe.
Torrazza. — Nai Augusto.
PERUGIA. — Bartolommei ten. Gino, Brozzetti Enrico.
Assisi. — Dionigi Mariano.
Foligno. — Fazi dott. Fazio, Sorbi avv. Antonio.
Spello. — Angelini Giuseppe, Cerquetti Pacifico.
Terni. — Lelli Augusto.
PIACENZA. — *Castell'Arquato.* — Remondini Ferruccio.
Fiorenzuola d'Arda. — Boselli Ettore, Vecchio dott. Ciro.
Gropparello. — Colombi Enrico.
S. Polo per *Turro.* — Grecchi Luigi.
PISA. — Masini Renato.
PORTO MAURIZIO. — *Dolceacqua.* — Orrigo Francesco.
S. Remo. — Bigio Tito, Bongiovanni Gerolamo, Borga Domenico, Corradi dott. Gerolamo, Cresto Giovanni, Garberoglio Bartolomeo, Garnier dott. Aristide, Giordano Giovanni, Giraldi Mario, Lamborizio Giandomenico, Lucattini Lucattino Nanni Matteo, Repetto Giovanni.
Taggia. — Crespi prof. Giacomo.
Ventimiglia. — Pastor rag. Emilio.
POTENZA. — Renza Amedeo.
Ferrandina. — Gioscia Nicola.
Maschito. — Mastronardi Giuseppe, Spaducci Benedetto.
REGGIO CALABRIA. — *Stilo.* — Tallarida Domenico.
ROMA. — Aletti Aldo, Antonelli Giuseppe, Bittencourt Berenguer S. B., Bruno Delio, Cagni cav. dott. Pietro, Cantoni comm. avv. Tullo, Chinaglia ten. Achille, Comessatti Cesare, De Martino bar. Ugo, FANI contessina LAURA, Fiocchi Angelo, Galatà dott.

Guglielmo, Meynardi rag. Alfredo, Paladini cav. Osvaldo-Parisio, Perrotti Salvatore, Parlagreco prof. Carlo, Pecci Stanislao, Pezza Alberto, Piermani Giuseppe, Pirra Romano, Proserpi Carlo, Ruffini Fulco, VASCHELLI SOAREZ ERMELINA.
Ceprano. — Rossi Andrea.
Civitavecchia. — Staffieri ing. Pio.
Frosinone. — Fileni dott. prof. E.
Grotte di Castro. — Giulietti dott. A., Il Circolo « Avanti ».
Nettuno. — Bazzichelli agr. Luigi, Il Circolo Ufficiali Scuola Centrale di Tiro d'Artiglieria, Ferrara Eugenio, Sangermano cav. Benedetto, Tomasi Tullio.
Patrica. — Simoni don Icilio.
Soriano nel Cimino. — Fabbri dott. Luigi, Fanano Alessandro, Micci Alessandro.
SALERNO. — *Battaglia.* — La Guardia avv. Nicola.
SASSARI. — Carlini Luigi, Corradduzza Salvatore, Farris Giosuè, Righi Ugo, Sechi Pietrino, Sorcinelli avv. Ferruccio, Violante Vincenzo.
SIENA. — Brandi Ugo, Roggini Gino, Sanesi prof. Giuseppe.
SIRACUSA. — *Lentini.* — La Ferla Rocco.
SONDRIO. — *Grossotto.* — Macchioli Antonio.
TERAMO. — Società Ginnastica Gran Sasso.
Bisenti. — Bianco avv. Tomaso.
Castilenti. — Savini ing. Florindo.
Città S. Angelo. — Colella dott. Filippo.
Penne. — D'Angelosante avv. Ottavio, Patelli don Vincenzo.
TORINO. — Accornero Attilio, Ainardi Ugo, Bergese Pietro, Bertogliati Agostino Bertolini Carlo Beuf cap. Pietro, Bologna Oreste, Circolo Svizzero, Colombo Angelo, Ducato Giuseppe, Fava Carlo, Ferraro Mario, Florio Achille, Fontana Ferdinando, Gazagne Arnaldo, Giacosa Giovanni, Giovannone Camillo, Golzio Federico, Grillone dott. Nanni, Lanza Celestino, Losio ing. comm. Carlo, Lupi Luigino, Manfreni Pietro, Martorelli Bernardino, Massola Francesco, Pautas Edoardo, Presutti Vittorio, Rapalino Eugenio, Ribotti Angelo, Ricci Carlo, Ricci Giuseppe, Rigi Umberto, Rivaro Giovanni, Sobrero Gaetano, Tarditi Michele, Trombetta Luigi, Zaglio Mario.
Ala di Stura. — Dematteis Giuseppe.
Caselle Torinese. — Della Valle Torquato.
Giaveno. — Brunero Romano.
Issime. — Christillin Giovanni.
Pavone. — D'Andrade comm. Alfredo.
Piscina. — Grella Giacomo.
Rivara. — Tarizzo Carlo.
Robassomero. — Olliveri cav. B.
Sale Castelnuovo. — Marocco Paolo,
Torrepellice. — Società di Utilità Pubblica.
Verrua Savoia. — Tensi Romano.
TRAPANI — De Simone cav. Luigi.
TREVISO. — Fruscalzo Luigi, Ronchese Francesco.
Conegliano. — Mondini Gioachino.
UDINE. — Travani Attilio.
Fanna. — Penzi Pietro.
Gradisca di Spilimbergo. — Bisaro Antonio.
S. Pietro al Natisone. — TRANI BIANCA.
VENEZIA. — Baschiera Francesco, Santomaso Filippo, Vianello Mario.
Cavallina. — Casati Luigi.
Chioggia. — Limongelli avv. Alfonso.
VERONA — Ajroldi di Robbiate Luigi, Bonistabile cap. Giuseppe, Lamberti Arno, Vivaldi cav. Italo.
Montorio. — Poli Riccardo, Prosdocimo Mario.
Roverchiara. — Isolani Eugenio.
VICENZA. — Menegazzi Augusto, Pertile dott. Giuseppe.
Bassano. — De Besi conte ing. G. B.
Breganze. — Crivellaro Attilio.
Enego. — Spaggiari dott. Dialma.
Marostica. — Martinato Francesco, Padovan Lorenzo.
COLONIA ERITREA. — *Asmara:* Behar Elia.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Gorizia.* — Società Polisportiva « Il Giovane Friuli ».
Perteole. — Bizzi Adolfo, Selz Carlo, Vyslysèl Rodolfo.
TRENTINO. — *Mezzolombardo,* — Pederzini Domenico.
Rovereto. — Sartori Riccardo, Tomasini Ernesto.

S. Croce. — Martini Arturo.
Trento. — Proclemer Gino.
PROVINCIE DIVERSE. — *Fiume.* — Vezzil Antonio.
Komarom Ujvaros. — Patetta Angelomaria.

Francia.

Lille. — Guerin Louis.

Svizzera.

CANTON DI GINEVRA. — *Ginevra.* — Corte ing. Eugenio.
CANTON DI LUCERNA. — *Kriens.* — Zanni Pio.
CANTON TICINO. — *Geornico.* — Stoppa Vittorino.

AFRICA.

Egitto.

Alessandria d'Egitto — Marradi Mario, Scalesi Romolo, Valle Amedeo.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

New York. — Federici Pietro.
S.Francisco. — Marianetti Armido.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

Rio Janeiro. — Zambelli ing. Evaristo.

Chilè.

Talcahuano. — Vallebona Josè.

Repubblica Argentina.

Buenos Ayres. — Amido Giuseppe, Arzeno Rodolfo, Buzzonetti Alberto, Concaro Candido, Conti Vittorio De Mauro Adolfo, Farioli Giuseppe, Grasso Tullio, Marini Angelo, Marini Giulio A., Marini Santiago A., Ninchi Rodolfo, Nussbaum Alfredo, Parise Mariano, Quiroga Arturo.
Cordoba. — Salamon Bruno.
Rafaela. — Gementi Rizieri, Santucci Paolo.
Rosario. — Repetto Romolo.

Uruguay.

Montevideo. — Bofili Alfredo, Regull Francesco, Scoseria Hugo.

Posizione dei Soci al 15 Dicembre 1908.

Soci annuali al 15 novembre 1908 . . .	N. 66 997
Soci morosi che pagano l'annualità . . .	» 73
	N. 67 070
Soci nuovi inscritti dal 15 novembre al 15 dicembre 1908 . . .	» 128
Totale Soci annuali	N. 67 198
Soci vitalizi al 31 dicembre 1907 . . .	N. 1 686
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 dicem. 1908	» 546
	N. 2 055
Totale Soci	N. 69 430

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi — Capriolo & Massimino - Milano.

ANNO XV 90.000 Copie N°2. FEBBRAIO 1909

GRATIS AI SOCI

RIVISTA MENSILE DEL

TOURING

TOURING CLUB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

ANNO XV N. 2 · FEBBRAIO 1909 GRATIS AI SOCI DEL TOURING

RIVISTA MENSILE

TOURING CLUB ITALIANO

Le forze cieche e misteriose della natura covanti negli abissi della terra hanno avventato, mentre l'anno 1908 era per spirare, la loro collera devastatrice sopra una regione intera dell'Italia nostra.

Era una plaga fra le più affascinanti per tesori di natura e di arte, per incanto di cielo e dolcezza di sole ed in pochi istanti la furia di un cataclisma senza nome e senza precedenti nella storia degli uomini, l'ha ridotta ad una vasta e immane ruina, ad un cimitero sconfinato.

La catastrofe luttuosa che ha fatto duecentomila vittime, che ha privato di casa una popolazione intera, che ha percosso una gente nel corpo e negli affetti, che ha aperto una ferita immane e sanguinante nel nostro organismo nazionale e ne ha divelto con strazio delle membra vive; tiene ora come sotto l'impressione d'un tragico incubo l'animo di tutta la grande famiglia umana e suscita gridi d'orrore e bellissimi slanci di pietà e di generosità in tutti gli italiani.

Ed è appunto per la profonda umanità degli istinti e dei sentimenti che integra ed è appunto per il suo spiccato carattere d'Istituzione nazionale vivente nella religione della patria e nella solidarietà dell'opera e del pensiero italiano, che il Touring sente ripercosso in sè in tutta la sua intensità il lutto del mondo e dell'Italia.

Ma una ragione più intima, più profonda e di carattere quasi diremmo domestico rende più acerbo il nostro dolore. E' la perdita di tanti nostri soci che ancor ieri partecipavano col loro entusiasmo alacre ed intelligente ai fini della nostra missione — e che andarono travolti nel terribile e pazzo ciclone della terra e del mare.

Vada ad essi, ai nostri morti il compianto di tutta la moltitudine degli associati al Touring Club Italiano che li ebbe colleghi e collaboratori — ed un saluto riconoscente vada a quei nostri membri che sotto diverse assise nobilmente si adoperarono nei luoghi distrutti a lenire l'orribile sciagura.

LA DIREZIONE.

Panorama di Messina visto dal mare prima della catastrofe. *(Fot. Alinari).*

I terremoti della Calabria e della Sicilia

Laggiù, nelle estreme regioni meridionali dell'Italia nostra, nella Calabria e nella Sicilia, la natura ha prodigato largamente i suoi doni benefici, ma ivi è stata ed è quasi ugualmente larga di mali orrendi, che in breve distruggono il lavoro secolare degli uomini e apportano innumerevoli lutti.

Non passa, si può dire, anno che quelle terre non sussultino, e in certi anni le scosse e le devastazioni si contano a centinaia e il suolo sta in vibrazione per mesi e mesi.

Lasciando da parte i secoli dei quali ci manca una storia esatta e limitandoci all'epoca moderna, il Baratta che ha compilato l'opera più completa sui «Terremoti d'Italia», ricorda ben *cento quaranta terremoti* accaduti in Sicilia e in Calabria e ogni terremoto, si sa, non è mai costituito da una sola scossa, ma da una serie di scosse.

Se tenessimo conto della pura statistica sembrerebbe che per ogni secolo, dal 1500 in poi, ci sia stato un pauroso aumento progressivo nel numero dei terremoti; giacchè da 17 terremoti nel secolo XVI, si sale a 25 nel XVII secolo, a 40 nel secolo XVIII e a cinquantadue nel secolo da poco compiuto; ma la statistica non ha probabilmente un valore assoluto perchè per il passato non si registravano i terremoti più lievi, e molti debbono essere rimasti ignorati perchè l'area percossa è stata ristretta a piccoli paesi isolati. Alcuni di questi terremoti, i più forti, hanno tuttavia lasciato memoria indelebile e ce ne sono giunte relazioni diffuse. E che triste sequela!

1638, 27 marzo. Forte terremoto a Cosenza con probabile epicentro a Nicastro e ripercussione in tutta la Calabria e nella Sicilia orientale. Il mare presso Pizzo si ritirò di 2000 passi e lo Stromboli ebbe una violenta eruzione. Diecimila vittime.

Gli effetti del maremoto a Messina.

Riviera Mare Grosso — Stabilimento di laterizi che si trovava a 300 m. dal mare.

Porta Real Basso o principio del Viale Principe Amedeo.

1. Uno dei punti più devastati di Messina. — 2. Il Municipio di Messina in fiamme.
3. La facciata del Palazzo della Navigazione Generale. — 4. Una macabra esposizione al Lungo Mare. (*Fot. Comerio*).
5. Reggio: le rovine di Via Marina. — 6. Reggio: la stazione. (*Fot. Argus*).

1659, 10 novembre. Terremoto violento nella Calabria a sud di Catanzaro, ma con ripercussione nel Reggino e nel Messinese. Una vasta voragine seppellì il paese di Polia. Vittime: 1400.

1693, 11 gennaio. Terremoto nella Sicilia orientale. Cominciò il 9 gennaio prima delle quattro di notte, ebbe il suo massimo il giorno 11 e continuò con scosse frequenti più o meno

La Palazzata prima della catastrofe. (*Fot. Alinari*)

forti sino al maggio e con scosse più rare nei mesi seguenti. In tutto si ebbero circa 70 000 vittime e molte città furono quasi rovinate interamente; ma se la popolazione fosse stata fitta com'è oggi, certo le vittime sarebbero state molto di più. A Catania tre quinti degli abitanti perirono (16 000 su 24 000). Ad Acireale si ebbero 739 morti, ad Augusta 2300, a Buscemi 900, a Caltagirone 800, a Militello 1700, a Ferla 800, a Lentini 3000, a Licodia 753, a Melilli 900, a Minco 1355, a Modica 3400, a Noto 3000, a Occhiola o Grammichele 1407, a Palazzolo 700, a Ragusa 5000, a Scicli 2000, a Siracusa 4000, a Sortino 2500, a Spaccaforno 2200, a Trecastagne 1000 e a Vizzini 2000. Anche in questo terremoto i paesi della costa ebbero a soffrire del maremoto, molte sorgenti si intorbidarono, altre si asciugarono, altre vennero in luce; si avvallò in più parti il terreno e si aprirono vaste fenditure.

1783, febbraio - marzo. Infierì il più tristamente famoso dei terremoti calabro-siculi, di cui fece una bella descrizione il Colletta, ed è quello che per l'area colpita più assomiglia a quello tremendo che in questi giorni ha gettato nella desolazione l'Italia ed ha commosso il mondo intero.

La prima grande scossa di quel terremoto, avvenuta il 9 febbraio 1783, fu preceduta da alcuni fenomeni, come il ritirarsi e il ribollire del mare e a Messina dal comparire di certi pesci detti *cicirelli*, abitatori del mare profondo, spinti a galla dalle agitazioni sottomarine. A Messina si era già notato che l'apparire dei cicirelli preannunziava il terremoto e sarebbe interessante sapere se anche questa volta il

Via Cavour a Messina.

Un angolo della stazione di Messina

Un particolare dei portici della Palazzata. (*Fot. Rudolf Wenner*).

L'avvallamento della banchina lungo il mare a Messina.

Un particolare della distruzione alla Palazzata.

Messina: Via Cavour.
(*Fot. Rudolf Wenner*).

fenomeno si è verificato. La scossa fu di una violenza non mai udita ed ebbe per epicentro la cosidetta Piana, nei cui pressi sono Palmi, Bagnara, Sinopoli, Oppido, Polistena, nomi di paesi ricordati più volte in questi giorni tristissimi. Anche allora la scossa sussultoria e il maremoto produssero le rovine maggiori: dei pavimenti furono letteralmente capovolti dall'urto, dei frammenti furono proiettati nel mezzo delle strade (il Colletta racconta d'un rottame della torre di Radicena, tanto massiccio, che teneva in seno parte della scala, lanciato nel mezzo della piazza), il suolo fu sconvolto e mutò aspetto, si produssero spaccature, si ostruirono valli e si formarono laghi. A Scilla, così duramente provata anche il 28 dicembre, l'effetto del maremoto fu terribile.

« La violenza dell'urto fece precipitare con immenso fragore, per oltre due chilometri di costiera, una parte del monte Paci: il mare si ritirò, e, trascorso qualche tempo dalla fine del terremoto, si sentì un fremito partire dall'interno della massa delle acque, che si rovesciarono con rapidità indicibile sulla spiaggia. L'onda fremente fuggì e rifuggì ancora dal lido per ritornare nuovamente furibonda sulla spiaggia, elevandosi quasi fino alla sommità delle case e delle chiese ivi fabbricate, spargendo il lutto

Quel che rimane di Messina dopo l'ultimo terremoto.

Veduta di Palmi dopo il cataclisma.

Una via di Palmi (*Fot. Argus*).

e la desolazione. Circa un migliaio e mezzo di persone in quei fatali istanti perdettero la vita, giacchè, spaventate dalla prima scossa, dalle reiterate repliche e dai franamenti che continuamente succedevano nei monti circondanti l'abitato, temendo di morire sotto le case, in gran parte distrutte o rese pericolanti, si erano ricoverate sotto le tende al lido, oppure allogate entro barche sul mare, rimanendo così vittime dell'immane rivolgimento.

« Questo maremoto ebbe massima intensità a Scilla e quindi sull'opposta sponda della torre del Faro, ove l'onda invase il lido causando la morte a molte persone ricoveratesi in piccole imbarcazioni e si inoltrò di circa 600 passi, rompendo gli arginelli ed inondando le campagne ».

In complesso si contarono nel terremoto del 1783 più di 30 000 vittime e si calcolò un danno di 133 milioni di lire. Bagnara perdette 3331 abitanti, Cittanuova 2000, Cinquefronde 1371, Palmi 1000, Polistena 2200, Scilla 1450, Messina 619, Reggio 119. Ci furono allora come ora salvataggi miracolosi e il Colletta ricorda una fanciulla di 16 anni, Eloisa Basili, che fu tratta dalle macerie dopo undici giorni e una donna incinta che restò trenta ore sotto i sassi e, liberata dal marito, si sgravò dopo pochi giorni di un bambino « col quale vissero sani e lungamente »; anche allora come in questi giorni i soccorsi arrivarono lenti e furono levate fiere accuse contro il Governo, mentre la lentezza dipese « dallo sbalordimento che nei primi giorni oppresse ogni altro pensiero, ogni altro affetto » e le pioggie e il vento resero più difficili i salvataggi e tormentarono i poveri superstiti. « Quando tutti i cadaveri si scopersero, fu visto che la quarta parte di quei miseri sarebbe rimasta in vita se gli aiuti non tardavano; e che gli uomini morivano in attitudine di sgomberarsi d'attorno i rottami; ma le donne, con le mani sul viso o disperatamente alle chiome; anche fu veduto le madri non curanti di sè, coprire i figliuoli, facendo sopr'essi arco del proprio corpo; o tenere le braccia distese verso quei loro amori, benchè, impedite dalle rovine, non giungessero ».

Spaccatura del terremoto del 1783 presso Polistena.

Altri terremoti pur forti colpirono la Sicilia e la Calabria nel secolo scorso; la Sicilia settentrionale nel 1823 (onde Palermo e Naso furono assai danneggiate), il Catanzarese nel marzo del 1832, il Messinese nel 1851-1852, il Catanese nel 1886, il Cosentino nel 1887; ma nel 1894, il 16 novembre, uno forte assai colpì di nuovo le regioni flagellate nel 1873 e presso a poco quelle atterrate dal terremoto del 28 dicembre scorso, facendo un centinaio di vittime e 800 feriti e questo secolo, in meno di dieci anni, è stato funestato da due tremendi disastri: quello del 1905 e quello del 28 dicembre 1908 che ha superato tutti gli altri.

***

Il terremoto, tutti lo sanno, non è un triste privilegio dell'Italia meridionale; esso col-

pisce inesorabile, con più o meno violenza e più o meno frequentemente, molte regioni della terra e, se si tien conto anche dei piccoli movimenti, delle piccole vibrazioni della crosta terrestre, non c'è anzi nessuna porzione della superficie del pianeta nostro che rimanga immobile. La Germania, per esempio, è una regione molto tranquilla rispetto ai terremoti; eppure bastò iniziare osservazioni regolari per registrare nel breve periodo dal 1865 al 1873 ben *novantun terremoti* avvenuti in quella regione.

Crepacci radiali presso Jerocarne (Terremoto del 1783).

Tuttavia vi sono certe regioni nelle quali il terribile fenomeno si manifesta con maggiore frequenza e con effetti più disastrosi, e uno sguardo alla nostra *Carta sismica della terra* mostra come le più colpite siano le regioni montuose marittime e le pianure ai piedi di *alte montagne*. In particolare vi sono soggetti tutti i paesi del Mediterraneo, e disgraziatamente, più di tutti l'Italia in ogni sua parte, la Spagna e il Portogallo (Lisbona fu abbattuta nel 1755 e morirono circa 60 000 persone), il Caucaso, l'Armenia, la Persia, i paesi dell' Imalaia, l'Asia orientale, con le innumerevoli isole che la fronteggiano, l'Oceania, le regioni dell'America nel Pacifico e tutta l' America centrale colle Antille. Al Giappone e alle Filippine si sono avuti disastri come quello che ha funestato l'Italia, e Tokio e Manilla sono state rovinate più volte con migliaia e migliaia di vittime. Nel terremoto del 1884 perirono nel Giappone 110 000 persone. E non meno terribili sono stati quelli dell'America. La città di Lima, capitale del Perù, è stata distrutta undici volte dal terremoto dopo l'anno 1586.

***

La distribuzione geografica dei terremoti offre argomenti per spiegarne l'origine. Non con sicurezza assoluta, si capisce, giacchè i terremoti, in qualunque maniera essi avvengono, o per causa dei vulcani, o per esplosioni di gas nel sottosuolo, o per spostamento di grandi masse sotterranee, hanno il loro centro, in generale, fra 1000 e 30 000 metri al disotto della superficie, e dell'interno della terra non si conosce quasi nulla. Pochi pozzi minerari oltrepassano la profondità di 1000 metri e uno solo, in Germania, oltrepassa i 2000 metri.

E quando si pensa che il raggio della terra è di *seimila trecentosettantotto chilometri*, non c'è davvero da insuperbirsi per la grandiosità di certe opere umane. Ma l'escavazione dei pozzi, anche poco profondi, ha dimostrato che la temperatura del sottosuolo aumenta di un grado ogni 35 metri di profondità, e a piccola distanza dalla superficie si debbono perciò avere delle temperature di

Pozzanghere circolari prodotte a Rosarno nel 1783.

1000, 2000 gradi, capaci di ridurre allo stato fluido qualunque corpo più duro. La crosta terrestre dev'essere quindi ben sottile, in rapporto al nucleo pastoso del resto della terra, una vera pellicola la quale, in seguito al lento raffreddamento della terra, contraendosi, si è coperta di increspature, di rughe, qua innalzandosi e dando origine ai continenti e alle montagne, altrove incurvandosi e dando origine ai bacini nei quali si è raccolto l'Oceano.

Cartina sismica dell'Italia meridionale (le zone segnate con tratteggio più fitto sono quelle che subirono maggiore frequenza e violenza di terremoti).

Nel corrugamento della crosta terrestre le masse rocciose non obbediscono con uguale docilità e si rompono e vi si formano come degli enormi crepacci o *fratture*, attraverso alle quali le materie incandescenti dell'interno della terra, con la forza loro di espansione trovano modo di aprirsi un adito, ed escono all'esterno dando luogo ai vulcani e a terremoti ristretti. In altri casi l'increspamento può dar luogo a spostamenti o *dislocazioni*, come le chiamano i geologi, di masse estese e si hanno *terremoti di dislocazione*, che sono i più disastrosi.

Quello del 28 dicembre è di questo genere.

Talvolta infine si ritiene che il terremoto possa essere prodotto da acque che penetrano nelle viscere della terra e che, ridotte dal calore interno, allo stato di gas, con tensione altissima, esplodono; ma in ogni modo, trattandosi di terremoti estesi e di terremoti vulcanici, la causa fondamentale è dovuta al calore interno della terra.

La terra è dunque in continua trasformazione e le forme che essa ha attualmente sono diverse da quelle che aveva in passato e non sono immutabili per l'avvenire; ma l'azione trasformatrice delle forze interne non si esercita ovunque con la stessa intensità. Vasti tratti di superficie terrestre sono emersi da tempo più remoto dalle acque del mare, hanno acquistato stabile assetto e le forze interne vi si manifestano in misura esigua. Gran parte della Germania, della Russia, dell'Asia settentrionale, si trovano in queste condizioni e i terremoti vi sono debolissimi. Al contrario l'Italia, il Giappone, i paesi del Pacifico e tutti quelli che la carta sismica dimostra essere soggetti a terremoti disastrosi, sono emersi da tempo più recente, sono *terre giovani*, perciò le dislocazioni, le fratture e le manifestazioni vulcaniche vi sono comuni. I terremoti della Calabria e della Sicilia avvengono tutti ad occidente di una linea di frattura scoperta dal Suess e perciò detta frattura del Suess (vedi figura qui sotto), la quale comincia presso Cosenza e finisce presso Palermo, includendo nella sua curva regolarissima Reggio, Messina e la parte della Calabria rivolta al Mar Tirreno che è appunto la più soggetta ai terremoti. Ad est di questa linea, ossia verso l'Ionio, si trovano i terreni più antichi della Calabria e formati di graniti, ad ovest sono emersi più recentemente altri terreni calcarei e perciò meno consistenti, sui quali gli effetti del terremoto si esercitano più terribili. Il Suess, intervistato dai giornalisti, ha tratto i più tragici

I più grandi terremoti calabro-siculi.

Carta sismica della terra.

pronostici riguardo all'avvenire dell'Italia meridionale, destinata, secondo lui, a sprofondare in gran parte, ma giova avvertire che altri geologi, di genialità indubbia, come il Di Lorenzo, profetano un avvenire del tutto opposto. Secondo il Di Lorenzo i fenomeni di questi giorni sarebbero infatti indizio sicuro non di sprofondamento, ma di emersione di nuove terre, e fa notare che appunto nell'epoca geologica attuale l'Aspromonte si è elevato sul mare di ben 1300 metri.

Quale dei due scienziati abbia ragione nessuno dei viventi e dei posteri anche un po' remoti potrà dire, ma certo al sentimento d'ognuno ripugna il pensiero che la nostra patria debba venire sminuita sia pure di una piccola parte.

ASSUNTO MORI.

Il Touring Office Gondrand di Como.

Anche a Como — sempre preferita dai turisti italiani e stranieri — il Touring ha instituito un proprio ufficio in unione con la Società Nazionale di Trasporti Fratelli Gondrand e con la « Pro Como » la benemerita Associazione che da parecchi anni cura con solerte opera lo sviluppo cittadino.

L'Ufficio funziona già da parecchi giorni e si tiene a disposizione dei nostri soci e del pubblico per servizio gratuito di schiarimenti minuti ed esatti di orarî, itinerarî sia di ferrovie che di navigazione, o di strade ordinarie.

Chiunque potrà consultare la ricca raccolta di orarî, carte geografiche e topografiche, profili, guide italiane ed estere che trovansi presso il Touring-Office.

I nostri soci potranno rivolgersi al Touring-Office per *pagare la quota annuale e per presentare nuovi soci* ed effettuare tutte le pratiche che li mettono sovente in rapporto con la Amministrazione del Sodalizio.

Infine il Touring-Office vende le numerose pubblicazioni del *Touring Club Italiano*, dalla *Rivista Mensile* alle *Monografie* sul Concorso *Camere d'Albergo* e sul Concorso *Progetti d'Albergo* dalle diverse *Guide* e *Profili* agli *Annuari*, dal ricco volume illustrato *Attraverso l'Italia* alla *Carta d'Italia al 250000*, pubblicazioni tutte che forniscono un patrimonio inestimabile di cognizioni pratiche delle quali oggi nessuno può fare a meno.

PAGAMENTO DELLA QUOTA 1909.

Come è stato annunciato nel *fascicolo precedente ricordiamo che a partire dal corrente mese l'Amministrazione del Touring sospende l'invio di tutte le pubblicazioni (Rivista compresa)* ai soci che non hanno ancora pagato la quota 1909.

Saremo oltremodo grati ai soci in regola col pagamento, se faranno opera di persuasione presso quei soci loro amici o parenti a cui fossero sfuggite le avvertenze pubblicate nella nostra *Rivista* di gennaio.

E' bene cioè rammentare che oltre a sospendere l'invio di tutte le pubblicazioni, l'Amministrazione farà pervenire a domicilio di tutti coloro che avranno lasciato trascorrere inutilmente il termine del gennaio, ricevuta per l'ammontare della quota aumentata dalle spese di riscossione.

Una festa in famiglia

Per iniziativa del Corpo Consolare di Como, i soci comacini, con pensiero molto gentile vollero domenica, 17 gennaio, festeggiare il collega L. V. Bertarelli, per la pubblicazione del foglio Como della Carta d'Italia del Touring.

Dopo una breve visita ai nuovi locali della « Pro Como », Società che intende intensamente all'abbellimento della splendida stazione lacuale, locali in cui comincia a funzionare ora un *Touring-Office*, la funicolare portò su a Brunate una settantina di soci del Touring, che vi si raccolsero in intima cordiale riunione.

Erano ai posti d'onore, oltre il festeggiato, anche il direttore generale comm. Johnson, il capo console generale comm. dott. Candiani e il consigliere vice - segretario cav. uff. Alfredo Zaffaroni. invitati. V' erano pure il capo console per Como ing. Ponci, i consoli, i rappresentanti dei sindaci di Como e di Brunate, della « Pro-Como » e della « Pro-Brunate », della Società di Navigazione Lariana e della Funicolare.

Furono comunicate diverse adesioni, tra cui dell'on. Carcano, Ministro del Tesoro, deputato per Como. L'ing. Ponci poi, con parole piene di deferente ed amichevole simpatia, mettendo anche qualche volta a duro cimento la modestia del Bertarelli, gli presentò a nome dei colleghi comensi la bella medaglia d'oro qui effigiata. Da una parte di essa è riprodotta con notevole esattezza topografica a piccolo rilievo la parte meridionale del lago di Como colla sua caratteristica biforcazione di Bellagio, sopra un segmento liscio nel quale campeggia lo stemma comacino e la così precisa indicazione di Catullo: *Lario imminens Comum*, tanto esatta nella sua breviloquenza e così appropriato allo scopo.

Nel verso è coniata questa dedica del chiaro prof. Agliati:

Riconoscente plauso - segue l'opera sapiente - della Carta d'Italia - cui intende con perspicacia - intelligenza ed amore - Luigi Vittorio Bertarelli. - Consolato e Soci Comensi - del T. C. I. - Gennaio MCMIX.

Il cav. Dolara, esempio di attività eccezionale tra gli industriali comaschi, ricordò l'azione infaticabile del festeggiato per la Carta e per tutte le iniziative molteplici del Touring, il direttore della Lariana fece notare che a queste si debbono i 70 000 soci del Sodalizio. Poi disse con vera eloquenza e con sentimento vivo il giovane avv. Cattaneo dei vincoli che si sono andati creando tra il paese e il Touring per la persuasione che questo lavora davvero ad un'opera di educazione nazionale, ed indicò il Bertarelli quale attivissimo propulsore di idee, augurando anche che l'ultimo suo articolo nella *Rivista* in pro dell'« albero » segni il principio di una campagna di difesa e di creazione della « selva ».

Infine il comm. Johnson volle ringraziare gli amici convenuti a Brunate, per la gentilezza di aver voluto con una festa così sinceramente affettuosa onorare l'opera indefessa di un collega che tutti stimano e cui tutti hanno imparato da lungo tempo a voler bene.

«Voi voleste scegliere per questa cerimonia un giorno di sole fulgidissimo, disse il Direttore Generale, poichè avete intuito che questa vetta col suo contorno immenso di panorama si prestava particolarmente bene a glorificare il lavoro di una Carta che sembra qui distendersi in proporzioni maggiori sotto i vostri occhi ! »

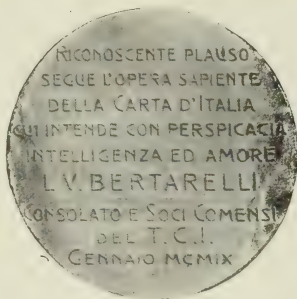
Restò la parola per ultimo al Bertarelli. « Compito che gli sarebbe stato facile, quello di ringraziare, egli disse, se la commozione non lo avesse conturbato ». Ma il turbamento visibile suo non gli impedì di esprimere i sentimenti suoi in modo di aversi la sua parte di applausi.

Così finì la festa graditissima. Invitati e anfitrioni si spinsero poi sulle terrazze di Brunate, meraviglioso quel giorno per nettezza di vedute.

Non tutti i 70 000 soci del Touring sanno forse che Brunate è una mirabile stazione di villeggiatura a 700-800 metri di altitudine, creata sopra un piccolo altipiano che domina Como e il suo lago con più che 500 metri di dislivello, vinto in pochi minuti da una funicolare che tocca il 53 ½ di pendenza.

Da lassù una vista incantevole del lago e dei particolari della città che si adagia come un bassorilievo ai piedi dell'osservatore, va per lunga serie di catene montane da una parte fino alle Pennine, che chiudono l'orizzonte coll'imponenza dei ghiacci e dei contorni frastagliati e dall'altra ai monti bergamaschi, mentre tra queste due ali a semicerchio si dischiude tutta la pianura lombarda, colle innumerevoli sue cittadine, i campanili lontani emergenti dalle brume, e il mare di vapori azzurrognoli, da cui domenica sorgevano netti come isole gli Appennini da Piacenza a Voghera e la piramide del Viso.

Ma gli occhi di tutti si appuntavano di preferenza sui noti luoghi del Pian d'Erba, della Valle della Breggia, delle Prealpi Comasche.

— Vediamo un po', dicevano molti tra il serio e il faceto al Bertarelli, contento e confuso d'essere stato segno a tante cortesie, se questo *Foglio Como* è proprio esatto...

La Trasformazione dei Sepolcri
nella Bassa Etruria.

Se un cannocchiale del genere di quello che si adopera coi raggi Rontgen si potesse trovare, il quale permettesse di vedere dentro terra anche per pochi metri, quanta fatica, quanti errori, quanto denaro risparmierebbe il meraviglioso strumento a tutti coloro che al sottosuolo chiedono qualche cosa! Rabdomanti e minatori, non meno che costruttori ed archeologi, avrebbero profondamente modificato il loro lavoro.

Il tripudio degli archeologi ricercatori potrebbe forse essere oscurato da qualche nube. Il vedere nel loro contorno vero certe cose che, seppellite dentro terra si suppongono, di una certa forma, potrebbe mettere in luce qualche granchio. E in ogni modo le innumerevoli difficoltà soppresse, la via alle scoperte

Fig. 1.

divenute lavoro di semplice osservazione anzichè collegamento ingegnoso di frammenti storici o deduzione da tenui appoggi, o induzione da sintesi difficili, toglierebbero ad una parte degli studi archeologici quel carattere di particolare difficoltà ed incertezza che li distingue e li rende aristocratici per eccellenza.

Ma il cannocchiale miracoloso non è per adesso scoperto.

Oggi è ancora soltanto ad una analisi paziente che l'archeologia deve di poter ricostruire da un passato antichissimo una certa serie di costumi ben determinati attraverso i secoli in tutte le loro trasformazioni. Si è giunti a questo punto soltanto mercè l'opera indefessa e costante nel raccogliere ogni piccolo elemento venuto fuori dagli

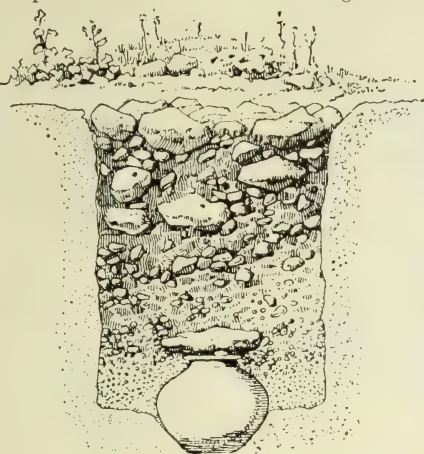
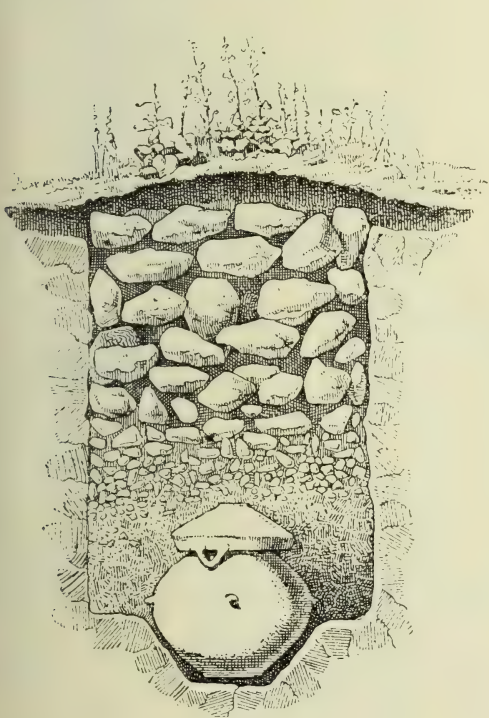
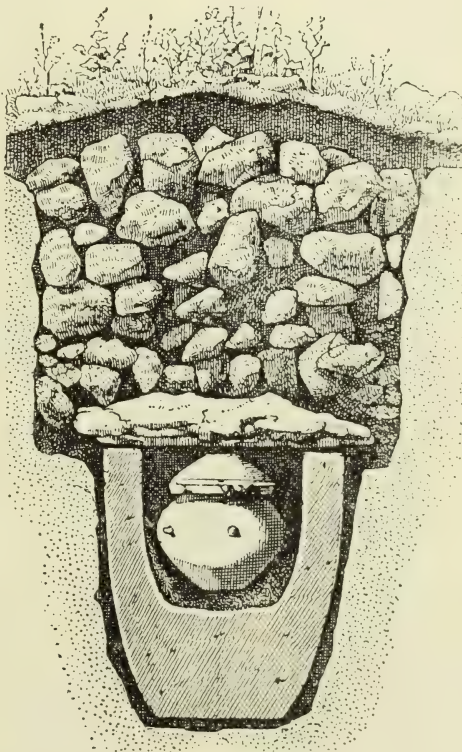



Fig. 2. Fig. 3.

da tortuosa ed ignota fattasi ad un tratto dritta e piana come strada maestra, le ricerche

scavi e nell'illustrarli collegando con sottile logica fatti minuscoli, riempiendo a poco a poco

le lacune fra certi capisaldi, lumeggiando le oscurità e i dubbi con un lavorìo minuto.

Un bell'esempio di questa ricostruzione del passato fatta colle scoperte del sottosuolo — e senza quel cannocchiale che toglierebbe loro gran parte del merito — si riferisce ai costumi di seppellimento presso gli etruschi a partire dai più antichi tempi, quand'essi uscirono dal grembo dei popoli italici e venendo fino a quelli meno remoti, quando furono assorbiti dai romani. Non è argomento allegro: ma questo principio d'anno, nefasto al paese nostro per la tristezza della grande catastrofe calabro-sicula, non mi sa ispirare turisticamente pensieri più lieti che di tombe.

Fig. 4.

Fig. 5.

Fig. 6.

Fig, 7.

Fig. 8.

Gli articoli pubblicati nella *Rivista* su Vetu-

lonia, Faleria, Narce hanno d'altronde destato un vivissimo interesse. Molti soci hanno mostrato di apprezzare l'opportunità del diffondere nozioni invero affatto elementari, ma riflettenti un campo della coltura che è meno popolare d'altri, qual'è quello della *archeologia turistica.* Non so se mi sia lecito accoppiare due parole che forse per la prima volta si trovano insieme e che avendo ciascuna tradizioni molto diverse, potrebbero guardarsi forse in

Fig. 9.

Fig. 10.

Fig. 11.

Fig. 12.

cagnesco, mentre io vorrei che la seconda, più giovane d'età e d'argomenti, portasse con deferenza alla prima, severa e riservata, un po' della propria giovinezza e quel soffio di popolarizzazione che alle discipline chiuse dalla stessa loro ardua elevazione in ambito ristretto, dà base più ampia.

Poichè base solida per l'ampiezza è quella che nasce dall'interesse per gli elementi di qualsiasi scienza, diffusi in un largo stuolo di studiosi che, anche senza approfondirla, almeno la intravvedono, ne gustano le bellezze e il valore e consentono il tributo del rispetto, dell'ammirazione e dei mezzi a coloro che vogliono in essa addentrarsi. A quelli cui non è dato sedere nelle aule delle università o studiare nei magni volumi, sia concesso almeno il libriccino che spieghi l'*a*, *b*, *c*, di cose che oggi non è più lecito ignorare.

Giacchè vi sono dei musei in Italia — e quanti e quali! — non siano del tutto mute le loro raccolte per la turba dei visitatori. Con un po' di buona volontà di leggere, certi arcani si snebbiano e diventano chiari come limpidi panorami nel sole. E i panorami si vedono appena oppure si ammirano con convinzione, secondochè l'occhio che li contempla è o no preparato a comprenderli.

Preparare a comprendere, ecco lo scopo di tanti articoli di *Rivista*, ed anche di questo.

***

Accennai in due precedenti articoli (*Un'escursione a Vetulonia ; Narce*) che nel territorio da me descritto, come dappertutto del resto nell'Etruria, per naturale svolgersi cronologico delle cose si trovano i sepolcreti — ciò che corrisponderebbe ad un odierno cimitero, cioè un luogo riservato alle tombe — che circondano i centri abitati, disposti tal quale nelle grandi città attuali.

Fig. 13.

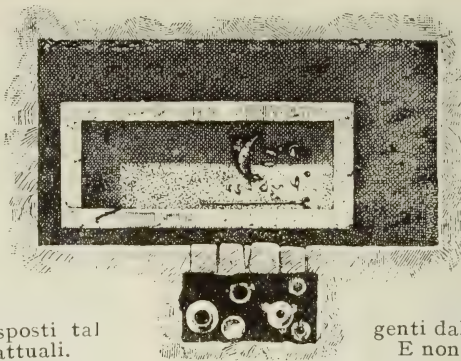
In queste attorno ad un nucleo centrale, che è la parte più vecchia dell'aggregato urbano, esistono od esistettero i primi cimiteri, che in progresso di tempo furono accerchiati dalle ulteriori espansioni degli abitati, cosicchè o vennero soppressi per creare altri cimiteri più esterni o questi nacquero mentre conservaronsi anche quelli. Così intorno ai primi abitati etruschi e contigui ad essi si formarono i più vetusti sepolcreti, poi crescendo in estensione le città, altri ne furono necessari, posti all' estremità di raggi sempre più lunghi divergenti dallo stesso punto centrale.

E non soltanto la topografia delle strade urbane e suburbane ricostituita pezzo a pezzo, esumandone gli avanzi nascosti dove si poterono rintracciare, condusse a queste conclusioni; ma una quantità di altri indizi e sopratutto la

Fig. 14.

Fig. 16.

Fig. 15.

Fig. 17.

forma stessa delle tombe e il loro arredamento interno. L'una e l'altro si riscontrarono più semplici, meno progrediti, evidentemente di epoca meno civile nei sepolcreti più centrali e più antichi e mano mano invece più degni di popolo evoluto e ricco quanto più di epoca relativamente più recente.

E' certamente interessante il seguire la trasformazione delle forme sepolcrali attraverso i secoli dai più remoti in cui gli Etruschi diedero contezza di sè (il x secolo avanti l'êra volgare) a quelli in cui i romani si sovrapposero loro (per il territorio a settentrione di Roma il IV secolo). E posso farlo qui sommariamente per cortese concessione dell' Accademia dei Lincei giovandomi del prezioso materiale illustrato del Cozza, e limitando l'esame ai tipi del territorio falisco, che del resto poco si discostano da quelli del resto dell'Etruria.

Fig. 19.

Fig. 18.

Fig. 20.

Tre categorie di tombe sono ben distinte: *a pozzetto, a fossa, a camera*, corrispondenti a un progresso negli usi funebri e nell'architettura.

Il pozzetto è una buca tonda o quadrata, non molto profonda, nella quale sono disposti entro un recipiente gli avanzi del rogo e sempre di un solo cadavere.

La tomba a fossa è una buca rettangolare sul cui fondo si deponeva un cadavere, raramente due, ma con questa differenza sostanziale che, tranne per eccezione, trattavasi di cadaveri inumati e non già, come nei pozzetti, cremati.

La tomba a camera è una cavità artificiale, in cui si deponevano uno o più cadaveri, anch'essi non combusti, tranne che per eccezione, colla differenza dalla fossa che mentre questa non aveva altra apertura che quella occasionale superiore da cui si calava il cadavere, come si usa oggi nei nostri cimiteri, e che una volta interrata non si riapriva più, quella era accessibile o per un cunicolo o per mezzo di una scala discendente scavata nel terreno o nel sasso, conducente ad una porta che veniva aperta ad ogni nuova inumazione.

Vi era dunque fra i due primi tipi (pozzetto e fossa) e il terzo (camera) la stessa differenza che al giorno d'oggi nei nostri cimiteri intercede fra la tomba isolata di cadaveri seppelliti nella terra e quella di famiglia che, a seconda dell'epoca del loro decesso, riunisce le spoglie di più persone nella stessa tomba comune.

Naturalmente il corso dei tempi trasformò lentamente un tipo nell'altro e di ciascun tipo creò diverse varietà. La *figura* 1 è la più antica varietà di pozzetto, circolare o quadrato, largo piuttosto meno di un metro, profondo circa due, scavato in terra dura o nei tufi. Nel fondo è adagiata l'urna cineraria di terra, a mezzo ripiena di ossa combuste, con qualche fibula di bronzo, qualche anello, e spesso, se è tomba d'uomo, col rasoio. Il cinerario è coperto con una pietra, rincalzato colla terra più fina dello scavo, poi con ciottoli grossi e all'es-

terno, rialzato sopra il livello del terreno a formare un tumuletto su cui era posto il segno sepolcrale, tumuletto molte volte conservatosi ancora, così da dare al suolo un'ondulazione caratteristica che guida le ricerche degli scavatori.

Un piccolo progresso è già nel pozzetto della *figura* 2 in cui l'urna fittile è chiusa non da una pietra rozza ma da un vero coperchio con una maniglia. Il coltello rasoio sulle tombe di questo genere è deposto talora sul coperchio, anzichè mischiato colle ceneri.

Nella *figura* 3 si accentua una maggior difesa delle ceneri: l'urnetta fittile, colla sua chiusura, anzichè appoggiata sulla terra, è raccolta entro un recipiente di tufo, a sua volta coperto da una grossa pietra. Su di questa era inutile la terra fina, o terra impastata di calce come nei pozzetti sopradescritti, e il riempimento si faceva di grosso pietrame.

Finalmente (*figura* 4) si trovò di completare l'involucro dell'urna cineraria con una doppia calotta di tufo, di cui la superiore cominciò ad accennare nella forma il tetto della capanna di abitazione. Così principiò a delinearsi

Fig. 21.

Rivista riportò già mirabili campioni, conservati nel museo archeologico di Firenze.

Si trovarono anche tombe in cui era meglio separata l'urna contenente le ceneri, dal loro corredo funerario. La *figura* 5 ne mostra una in cui fuori dell'olla vi sono altri vasi; la *figura* 6 un'altra in cui un lastrone di pietra chiude la tomba propriamente detta e sul quale, come su un tavolo, sono deposti gli oggetti rituali; la *figura* 7 una terza in cui il corredo funebre è collocato fuori dell'involucro di tufo più sopra descritto.

A questo punto non soltanto si accentua una maggior separazione, ma prende forma un loculo laterale alla tomba propriamente detta, un vero ripostiglio, come si vede nella *figura* 8, loculo che veniva come il resto del pozzetto riempito di terra fina per non guastare gli oggetti raccoltivi, ordinariamente utensili di uso domestico, da tavola e da cucina. Da una semplice cavità informe il loculo si fece un vero accessorio ben costruito del pozzetto (*figura* 9) separato da esso con una lastra di tufo o di nenfro o da un muricciuolo a secco. Finalmente la creazione di questi loculi suggerì negli ultimi tempi di riporre l'urna cineraria nel loculo stesso anzichè nel pozzetto

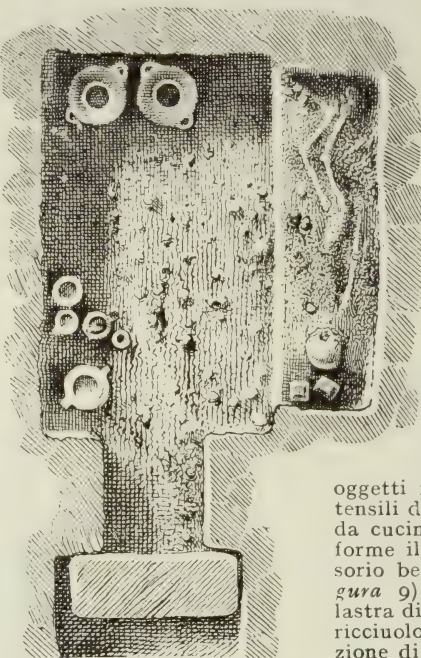
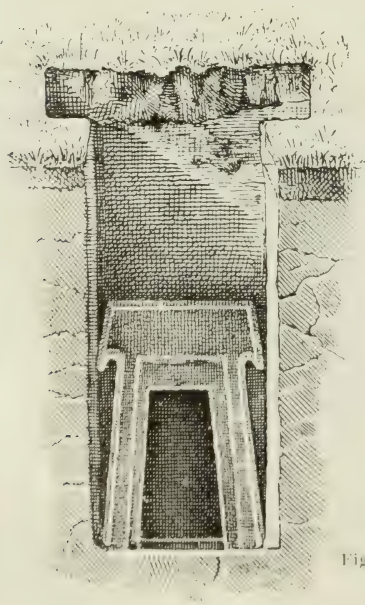



Fig. 22.

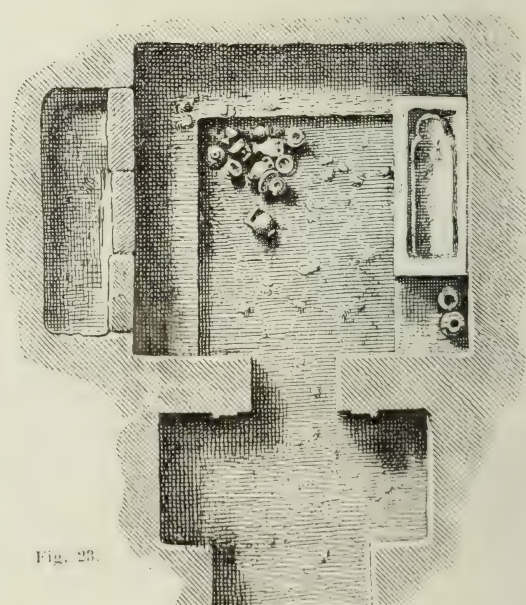



Fig. 23.

nei sepolcri etruschi la tendenza a fare della tomba un'imitazione dell'abitazione del vivo, tendenza che si manifestò poi completamente in quelle bellissime urne a capanna di cui la

(*figura* 10). Si cominciò nel seguito a passare dal pozzetto alla fossa, sostituendo la cassa di legno o il sarcofago di pietra (qualche volta il letto di pietra) all'olla e l'inumazione di regola, alla

cremazione. Le fosse, rettangolari, furono più profonde dei pozzi: generalmente non meno di tre metri. Il cadavere era deposto sul fondo nella cassa di legno con varî oggetti: le armi per gli uomini, gli strumenti del lavoro — conocchia e fuso — per le donne. I vasi di corredo erano fuori della cassa, accapo e appiedi. Tutto ciò si ricostituì con qualche fatica, poichè scheletri e vasi furono trovati appiattiti sotto gli smottamenti del terreno in seguito alla decomposizione totale dei cofani di legno, di cui non restò che un terriccio nero. Alle casse seguirono i primi sarcofaghi di tufo o di nenfro (*figura* 11) posati senza piedi sul terreno, con un coperchio di forma testudinata, arcuata anche nel senso della lunghezza, con delle incavature longitudinali in guisa di grondaia. Si vede in ciò l'imitazione del tetto della capanna. In queste tombe il corredo era nel sarcofago stesso col cadavere vestito.

anche nella dimensione crescente del loculo contiguo alla fossa in modo da potervi riporre non più come per lo innanzi dei piccoli oggetti imitanti i varî utensili dell'uso e per solo scopo rituale, ma bensì gli oggetti veri, adoperati forse dal defunto, o proprietà sua, e perfino i più grandi tra di essi, come il carro. E non soltanto si deposero nel loculo questi oggetti ma anche il cadavere stesso, talora disteso senza cassa o sarcofago sopra un letto di legno a piedi metallici, cosicchè la fossa divenne soltanto un mezzo, una via per arrivare dalla superficie del suolo alla profondità voluta, ove accanto alla fossa stessa, si scavava il loculo, divenuto così la vera cavità sepolcrale, e riempiendo poi la fossa, come già un tempo si riempivano i pozzetti.

Così le *figure* 14 *e* 15 dànno in pianta e sezione questo tipo di tomba che presenta una forma di transizione dalla sepoltura a fossa a quella

Fig. 24.

Fig. 25.

Ma più spesso se ne collocò, almeno la parte più voluminosa, cioè i vasi, in un loculo laterale (*figura* 12) e dopo aver riempito la fossa nel solito modo la si coprì con una grande testuggine di tufo talora del diametro di due metri (e ne diedi due esempi caratteristici nell'articolo di *Rivista* su Vetulonia) la quale rappresentava al solito il tetto della capanna. Tantochè pretendono alcuni archeologi che l'aspetto di un sepolcreto dovesse rassomigliare un po' a quello di un villaggio visto da lungi, col panorama dei tetti acuminati.

La disposizione della camera col sarcofago e col loculo delle suppellettili si vede bene in pianta nella *figura* 13. La tomba ha già assunto qui un'ampiezza e una nobiltà di forma che attesta un culto dei morti e una ricchezza dei vivi assai notevole, e in relazione con quella meravigliosa produzione della ceramica, dell'oreficeria, della lavorazione del rame, del ferro, del vetro e degli smalti che rendono così belli i nostri musei d'arte etrusca.

Un indizio della sempre maggiore importanza dato alla sepoltura in progresso di tempo, si ha

a camera. Infatti se è destinato ad una sola inumazione e se compiuta questa, la costruzione è tale da non permettere più la riapertura del sepolcro, pure vi è già qui la creazione di un ambiente per la sepoltura separata e per così dire indipendente dall'accesso.

Questo passaggio dalla forma sepolcrale di fossa a quello di camera è ancor più marcato in un tipo raro di tomba di cui dà esempio la *figura* 16. In esso ciò che era la fossa mette a una specie di porta, chiusa con un lastrone, e questa a una camera presso a poco elittica, con una volta che simula l'interno di una capanna e con un piano di circa 2 metri in ciascun senso. Sul piano sono disposte delle pietre (che si vedono bene nella *figura* 16) in modo da determinare il posto del cadavere, lasciando intorno lo spazio per la suppellettile (si vedono i vasi nel fondo della stessa figura).

Finalmente l'ultimo passo verso le tombe a camera propriamente dette è presentato dalla *figura* 17. Lo scavo è tutto nel tufo, quindi con linee più regolari; il loculo contiene un sarcofago ricavato anch'esso nel masso e di forma simile

a quello dei sarcofaghi delle più antiche camere, cioè con tetto non più testudinato, ma a due pioventi piani, quali dovevano presentarli le abitazioni trasformatesi da semplici capanne in vere case; infine alla fossa si discende da un accesso obliquo laterale anzichè dall'alto per l'apertura della fossa. Con ciò si ha l'inizio della scalinata che in seguito fu il modo ordinario di scendere agli ipogei della più recente epoca etrusca.

Le prime vere tombe a camera ebbero l'aspetto ritratto dalla *figura* 18. Scavate a poca profondità nel masso tufaceo, senza accenni architettonici, furono di solito sul pendio delle colline, cosicchè vi si potè accedere in piano. Lateralmente avevano due incavi verticali d'imposta sul muro di chiusura. L'accesso era poi riempito di terra e sassi, che si rimuovevano soltanto nel caso di una ulteriore inumazione. I cadaveri erano seppelliti in casse di legno o in sarcofaghi di tufo e quando se ne volle mettere più d'uno la cella mortuaria fu più vasta (*figura* 20). Tale altra si creò accanto all'entrata una cameretta speciale (*figura* 19) per deporvi oltre le suppellettili anche il carro.

In qualche caso la camera divenne, allargandosi, il centro e per così dire il luogo votivo ove deporre il corredo funebre, mentre la tomba propriamente detta fu un loculo laterale (*figura* 21). Ma poi l'ipogeo si fece ancor più grandioso e solenne. Il cunicolo scendente verso l'entrata terminò ad una porta incavata nel tufo, con aspetto architettonico di porta d'abitazione. Ebbe gli stipiti e l'architrave scolpiti, questo cogli angoli inferiori a becco di civetta (*fig.* 22). La camera sepolcrale (*fig.* 23) raffigurò la camera nuziale, con intorno un gradino in rialzo, su cui sono disposti i letti funebri, con loculi per altre tombe o per ripostiglio di corredi.

E più avanzò il tempo più si completò la tomba famigliare. La facciata esterna (*figura* 24) non fu più serrata entro le pareti di una stretta via di entrata ma si aprì su di una piazzetta con scalinata. Dei buchi nel masso accanto agli stipiti mostrano le traccia di travicelli di legno disposti a portare un piccolo portico sporgente in fuori appoggiantesi su colonnine, di cui si trovarono talora i capitelli. La porta fu a saracinesca, costituita da un immane lastrone di sasso calato tra due incavi, come si vede bene nella *figura* 25. La camera fu suddivisa in due cubicoli da una parete sporgente dal fondo e i muri perimetrali scavati di loculi sovrapposti in varî ordini: questi loculi furono chiusi da pietre o da tegoli col nome del defunto.

Così eccoci passati gradualmente dal pozzetto primitivo al colombaro romano, il cui uso dura tuttavia in tutti i nostri cimiteri, nella sua forma più nobile e rispondente al culto dei morti.

La nostra peregrinazione attraverso gli usi sepolcrali è finita.

L. V. BERTARELLI.

Panorama di Salò, visto dal cimitero.

MOTIVI DI PAESAGGIO BRESCIANO - VERONESE

Da Salò che sta sulla sponda destra del Garda, alla punta di San Vigilio, che sta sulla sinistra, un grandissimo arco di colline si curva e contiene la parte inferiore del grande lago.

Quest' arco è l' anfiteatro morenico che si chiama appunto del Garda, e conserva gli aspetti della sua prima formazione, sebbene il lavoro umano li abbia abbelliti. Le colline dell'anfiteatro stanno le une serrate alle altre in linee curve quasi parallele tra Castiglione delle Stiviere, Volta, Valeggio e Sommacampagna; e dalla spiaggia del lago a Volta occupano una larghezza di tredici o quattordici chilometri. Son formati di detriti e di pietrame che, chi sa quante migliaia d'anni fa, il grande ghiacciaio dell'Alta valle dell'Adige spinse avanti a sè, e che quando cominciò a struggersi e a raccorciarsi lasciò lì. Appresso, come quel ghiacciaio si fu sciolto del tutto, lì dov' esso aveva incavata la terra, si formò il lago. Allora quegli ammassi di pietrame fecero da diga alle acque, fino a che queste si apersero una via e dal lago uscì il Mincio.

Con l'andar del tempo quegli ammassi vennero coprendosi di terreno vegetale, e a poco a poco, tormentati dagli uomini che vi vollero viver su, divennero uno dei più bei paesi d'Italia. Ora vi trionfano vigneti rigogliosi, e vi si agita la vita di una gente operosa e forte, la quale non pensa che tutto ciò che giace sotto i suoi piedi e forma l'ossatura di quelle colline, fu portato lì da lontanissimo, fin dalle Alpi. Però si vedono qua e là dei gran massi erratici di porfido, d' arenaria rossa, di altre rocce proprie della gran catena alpina. Si vedono tra il verde di quelle colline, e si pensa con certa malinconia che nessuno al mondo si proverà mai a ricondurli lassù da dove il ghiacciaio se li portò giù sul dorso. Così anche le cose destano nei cuori sensibili una certa compassione.

Sulle colline moreniche più lontane dal Garda, sorgono cittadelle e borghi e villaggi celebri: Lonato, Castiglione, Solferino, Cavriana, Volta, Valeggio, Custoza, Sommacampagna, Pastrengo, Santa Giustina. Non sono tutti luoghi dove le guerre infuriarono? Diedero i nomi a molte battaglie, da cui dipesero le sorti della nostra patria. Su d'una di quelle colline sta San Martino della battaglia, quasi in riva al lago; più in là verso sud si vede la torre di Solferino. Ma la guerra e gli uomini che la fanno, passano. Rimane del loro furore qualche segno per un po' di tempo; qua un albero antico squarciato, là in qualche casa di villici un buco fatto da una cannonata. Però i campi devastati tornano a vegetare, e chi vi combattè, se vecchio vi torna, quei campi non gli sembrano più

quelli che vide nel fiero giorno. Pure, se sa di essersi sentito in quel giorno un cuor buono e forte, li rivede con gioia e dice: « Oh la guerra! » E vorrebbe soggiungere che è bella, che è orrenda, che è quel che si vuole; ma che insomma sia benedetta quella che ci diede l'indipendenza e la libertà. Egli pensa anche ai morti. Beati loro! Ma se è felice gode di non esser caduto con essi; anzi fa il conto delle opere buone che potè fare, avendo vissuto. Ben per lui se non ne fece di cattive.

***

Traverso l'anfiteatro morenico del Garda passa il Mincio, dalla cui sponda sinistra comincia il Veneto. Giace la bella contrada quasi per giusta metà, tra piana e montuosa. Dalle pianure schiette alle miti curve degli Euganei, ai profili già un po' risentiti dei Berici, alle prealpi, alle solenni cime alpine, vi si va per ogni grado di altezze. E da queste discendono l'Adige, la Brenta, la Piave, la Livenza, il Tagliamento, l'Isonzo, ingrossati tra via da innumerevoli affluenti. Discendono tutti nella valle del Po, ma tra tutti non danno al Po neppure una goccia d'acqua, salvo l'Adige che solo comunica col Po, qua e là, per via di canali artificiali. Gli altri se ne vanno all'Adriatico da sè.

Chi va nel Veneto dalla parte del Mincio, vede a sinistra, prima e solenne montagna, il monte Baldo. E indovina subito che questo si dirama dalle Retiche, sebbene sembri isolato e messo apposta lì a far da sponda al lago di Garda. Il bel monte che dai poeti ebbe tanti bei nomi, potrebbe chiamarsi anche « solitario », perchè se ne sta da sè mezzo trentino e mezzo veronese. Nel trentino la sua massima altezza è l'Altissimo, nel veronese s'erge la Cima di Val Dritta, 2228 metri. Da questa il Baldo dichina e pone le sue falde sulle colline di Bardolino e Lazise verso Peschiera, da dove il Mincio s'avvia, volgendo ottanta metri cubici d'acqua al minuto secondo.

Peschiera sta quasi appiattata tra il lago e i leggeri poggi. Settecento anni fa era già un forte arnese di guerra in mano ai Signori di Verona, per far fronte ai bresciani e ai bergamaschi: nei tempi nostri fu uno dei chiodi confitti nelle carni d'Italia. Tuttavia, del quarantotto, il 30 maggio, mentre Carlo Alberto vinceva a Goito, Peschiera si arrese al figliuolo di lui Ferdinando duca di Genova, che la assediava. Poi nelle nostre sventure tornò a essere degli austriaci che la fortificarono sempre più. Dopo il sessantasei divenne nostra, definitivamente, ma a noi ora è quasi inutile. E chi guarda e riflette, pensa ai tesori spesi, alle migliaia di braccia che si stancarono a costruir quelle mura, a scavar quei fossati, a erigere alla larga terrapieni per compier coll'opera le difese naturali; vede che tutto deperisce quasi nell'abbandono, e augura che venga il giorno in cui tutte le fortificazioni erette dagli uomini, giacciano ruderi inutili in tutte le parti della terra.

***

Il monte Baldo, nel suo versante occidentale, salve le falde, è quasi brullo e deserto; ma nell'orientale è popolato di villaggi alle falde e anche fino a un terzo dell'erta; è meno alpestre, più domestico, selvoso qua e là, di declivio meno ruinoso. Ma il bello del monte sta nella veduta che se n'ha da lontano, massime se è un po' nevato in vetta, perchè piglia una fisonomia così vivente che sembra un gigante pronto per muoversi alla brava e per andare a qualche grande avventura. Da Reggio, da Modena, da tutta l'Emilia la gente campagnuola lo guarda, e così da lontano legge nella sua cima il tempo che sta per fare. Curioso annunziatore! Il Baldo è nebbioso? Il tempo sarà buono. Il Baldo si profila netto e sereno nell'aria? Sarà temporale quasi certo. Talora, da quelle pingui pianure d'oltre Po, si vede il Baldo in una luce che non pare venir dal cielo: gliela riflettono dal basso le acque del Garda, e allora, luminoso così, sembra immensamente più alto.

Oh se le cose sentissero i nostri affetti quando le toccano, come avrebbe dovuto palpitare il Baldo nel 3 di marzo del 1853! In quel giorno per le vie di Mantova, passava il triste corteo

Salò, visto dalla strada Cunettone-Tormini.

Panorama dell'antica Salò prima del recente terremoto, visto dall'Hôtel Wimmer.

Salò, visto da Cunettone.

che accompagnava alle forche di Belfiore i martiri italiani, tra i quali era il conte Carlo Montanari di Verona. I suoi compagni di martirio lo distraevano coi loro discorsi, perchè l'occhio non gli sfuggisse a guardar il Baldo, che poteva rammentargli la vecchia madre gemente in Verona, e forse intenerirgli il cuore, fargli fare qualche atto che agli austriaci paresse debolezza. Egli capiva e contentava gli amici, astenendosi dal guardare il monte lontano. Ma quando fu a pie' del patibolo si volse tutto verso il monte solenne e vi piantò gli occhi sicuri, frenando eroicamente il gran cuore. E con quella vista in quegli sguardi, il gran conte morì. Perchè il monte non fece in quel giorno uno dei suoi soliti terremoti?

* * *

Tra il Baldo e i monti Lessini, che si spiegano a ventaglio diramati verso Verona e Vicenza, entra nel nostro territorio l'Adige, che viene giù da lontano dugento chilometri. Ha con le proprie le acque dell'Isarco, quelle del Noce, dell'Avisio, del Loppio, del Leno e di molti altri torrenti che non si contano. Ma quelle del Noce dovrebbero rimaner visibilmente distinte nel corso dell'Adige, perchè vengono di lassù, di tra i villaggi di Mezzo-tedesco e di Mezzo-lombardo; e questi due nomi vogliono ancora dir molte cose pei nostri cuori italiani non soddisfatti. Vedere almeno quelle acque!

Salò, visto dalla spiaggia di S. Felice di Scovolo.

In quanto ad esso, l'Adige ha visto Trento, ha visto Roveredo; non siamo più tanto romantici da dire che ci porta il loro pianto, ma insomma qualche cosa ci porta del dolore trentino, e per la Valle Lagarina angusta e profonda viene da noi. Da Ala in qua, fino a Volargne la valle si trasforma addirittura in un corridoio; un corridoio che, già stretto tra il Baldo e i Lessini, si stringe in tre punti ancor più, quasi per tentar di chiudersi affatto. Alla chiusa di Ceraino, i monti accostano tanto tra loro le dirupate falde, che queste stanno a poco più di sessanta metri l'una dall'altra; appena tanto da lasciar il passo all'Adige e un po' di strada sulle due rive di esso. Di lì non si viene in Italia se vi sono italiani a far guardia; e chi venisse li troverebbe sul pianoro di Rivoli, largo forse due chilometri, a picco sul fiume. La lezione ve la lasciò il general Buonaparte.

Uscito che sia dalla stretta di Ceraino, l'Adige ha ancora un bel da fare per venir fuori del tutto dalle angustie tra le quali si tormenta. Sbatti di qua, sbatti di là, pare che cominci a sentirsi agiato soltanto a Volargne. Di lì si mette a far quasi pompa; si sfoga e serpeggia con larghi avvolgimenti per quindici chilometri, poi entra in Verona. E vi entra composto, maestoso, quasi con aria di benefattore. Perfido! Prima che i veronesi di vent'anni fa, pensassero a infrenarlo tra i superbi muraglioni che vediamo oggidì, vi furono dei giorni che, se le pioggie alpine lo gonfiavano, si levava a

tradimento; e allora Verona tremava. Maledizioni allora al colle di Reschen dove l'Adige nasce, e ai tre piccoli laghi di cui si forma lassù; maledizione ai fiumi e ai torrenti che lo avevano ingrossato. Gli uomini, eterni fanciulli, nelle sventure, se la pigliano con le cose.

L'Adige, da Verona in giù si riposa. Scorre tra gli argini fino a Legnago; passa rasentando il Polesine, cui anticamente allagava, e che ora è tutto una fertilissima pianura; va, va e va sempre sostenuto da argini, sempre sfogato da canali; e alla fine si scarica nell'Adriatico a Porte Fossone.

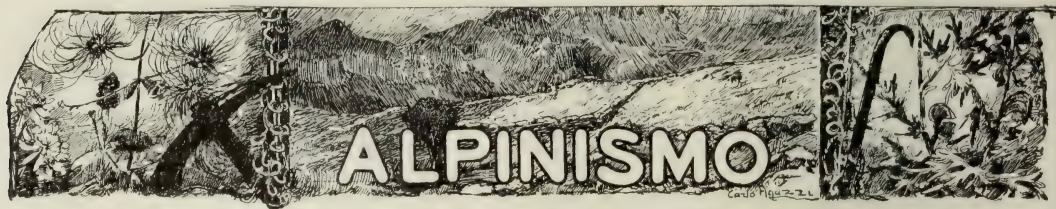
***

Il pianoro di Rivoli, di cui è fatto cenno qui sopra è luogo di stragi umane. Lì il 14 gennaio 1798, il generale Buonaparte già meraviglioso per Montenotte, Dego, Cosseria, Lodi, vinse quella sua bella battaglia per cui diede poi titolo di duca al Massena. Diciamo bella perchè anche la guerra ha un'estetica, ma dovremmo dire atroce. Perchè, quando dopo lungo combattere gli austriaci stretti da tutte le parti furono volti in fuga, che crudeltà averli visti esultando precipitare uomini e cavalli a schiere, giù per dirupi della Corono all'abisso! E nè essi nè i vincitori avevano combattuto lì per la patria.

Noi italiani ricordiamo con gioia giusta che lì a Rivoli il 10 giugno del 1848, s'azzuffarono i reggimenti piemontesi cogli austriaci e li vinsero; che il 22 di quel mese, Ferdinando duca di Genova figlio di Carlo Alberto, tornò a vincerli lì; e che il 22 del luglio appresso, quando la vittoria non arrideva più a noi, due cannonieri savoiardi, Barrot e Saunier, piuttosto che lasciare due cannoni abbandonati ai nemici, discesero in riva all'Adige, se li caricarono sulle spalle e li portarono in salvo. Vollero portar via anche i carretti e per questo tornarono, riuscirono a tutto sotto una grandine di palle austriache; e non ebbero neppure un buco nei panni. Pare proprio vero ciò che scrisse il gran De Cristoforis nel suo libro sulla guerra, « la morte si attacca ai passi dei fuggenti ». Ma e allora fu perfida con lui, che l'ebbe in pieno petto, assaltando, garibaldino, a San Fermo? Meglio dire che la morte rispetta forse gli audaci, se gli audaci non corrono addirittura a schiaffeggiarla come egli corse.

Monumento di Ferdinando II di Savoia, duca di Genova eretto a Torino, Piazza Solferino, dallo scultore Balzico.

Più in quà di Rivoli un pezzo sta Pastrengo, gloria dei carabinieri a cavallo del 1848. Ivi, formati a squadroni, caricarono forse la prima e sola volta, da che esistono. Ma che cosa grande deve essere stata una carica di qualche centinaio di quei carabinieri, come quelli che di solito si vedono cavalcare in due per gli stradoni, temuti tanto dalla gente cattiva! Coi loro lunghi sciaboloni in pugno, coi loro grandi cappelli a luna in capo, curvi sui colli dei loro cavalli, dovettero essere uragano. Bene dipinse la loro carica il pittore De Albertis; e quel Saufront e quel Morelli di Popolo che li condussero, gridano ancora dal quadro « Vittoria! »

G. C. ABBA.

Il Concorso Internazionale di Sky a Bardonecchia.

Per imprescindibili necessità di tiratura non ci è possibile in questo mese ritardare l'uscita della nostra *Rivista* fino all'epoca delle gare skyistiche che, indette pei giorni 24 e 25 a Bardonecchia, furono, ora è poco rimandate e sospese.

Certo è però che gli organizzatori non vorranno rinunziare alla manifestazione sportiva che questo anno assurge ad una notevole importanza e che prelude allo svilupparsi ed al diffondersi anche in Italia di uno *sport* fra i più igienici, fra i più virili ed estetici.

Nel numero prossimo non mancheremo di dar conto dell'esito della grande riunione, circa la riuscita della quale danno sicure garanzie ed il programma ricco e promettente delle gare ed i nomi illustri dei patrocinatori e degli organizzatori, e la promessa partecipazione da parte di skyatori fra i più destri e celebrati d'Italia, e dell'estero.

La scelta del luogo non poteva essere più felice. La ferrovia dà ogni agio di arrivare — per quanto si trovi ad un'altezza di 1300 metri sul mare — fino a pochi metri dal luogo ove si svolgeranno le gare e di ricondurre i gitanti con poche ore di viaggio a Torino.

I monti circostanti offrono uno scenario dei più pittoreschi e vari, tale da costituire per sè stesso una grande attrattiva; dalle linee aspre ed ardue del Gasparre, della Bernanda, della Gran Bagna, a quelle più regolari di Punta Nera, del Colomion, del Jaffrau; dalle pinete irte e folte di Pian del Colle, di M. Tre Croci, di Roshemolles del Foeus, ai campi uniformi di Melejet, di Melmise, della Rhô e di Horres, l'occhio spazia in uno splendido e vario panorama a cui il bianco vastissimo della stagione invernale conferisce un fascino di grandiosità.

Il salto pel concorso di Sky a Bardonecchia costrutto dagli Alpini.
(*Fot. Sig. Gaudio*).

Il salto preparato per gli *sky* dai nostri bravi soldati alpini sotto la direzione del solerte capitano Ferretti è certamente impressionante. Esso permetterà di veder un uomo staccarsi dall'apposita pedana sull'alto ciglio del brusco declivio e volare — è la parola — fendendo vertiginosamente l'aria per una quarantina di metri, toccare il suolo e riprendere la corsa per altri 100 e più metri.

La neve abbondantemente caduta in questi ultimi giorni ha resa la pista comoda e soffice. Essa non aspetta altro che gli skyatori la solchino.

E non ne mancheranno di veramente degni. Il nostro esercito ed i nostri giovani Clubs ne inviano di valentissimi; dalla Francia e perfino dalla Norvegia classica degli *sports* invernali giungeranno i grandi virtuosi del pattino da neve e la lotta che si impegnerà fra essi non potrà che essere feconda di utili frutti d'emulazione, d'abilità e di coraggio.

N. N.

Il I° Salon dell'Aeronautica a Parigi. Nel centro, sospeso, il nuovo dirigibile « Ville de Bordeaux ».

Il I° Salon dell'Aeronautica

(Dirigibili e Aeroplani).

Siracusa, 14 gennaio.

Dato queste note a giustificarne il carattere sommario, qualche indeterminatezza e certo qualche imprecisione. Giunto al Salon il 26, il 30 mattina del dicembre ripartivo sotto l'angosciosa sferza e l'urlo della sventura sempre più grande della terra italiana: e dopo una dolorosa peregrinazione da soldato sui luoghi del disastro immane, comincio a riandare memorie di aviazione qui in un androne basso, forse vestigia dell'antica sfarzosa Ortigia, dove ora gemono alte straziate le vittime dei moti della terra.

Nessuna pena quindi per le vittime avvenire degli ardimenti nell'aria.

* * *

In aeronautica conviene sempre tenere distinto il più leggero dal più pesante. Non si tratta di metodi diversi dipendenti da diversa scuola: ma sono mezzi differenti con bisogni, attitudini, potenzialità e sopratutto possibilità differenti.

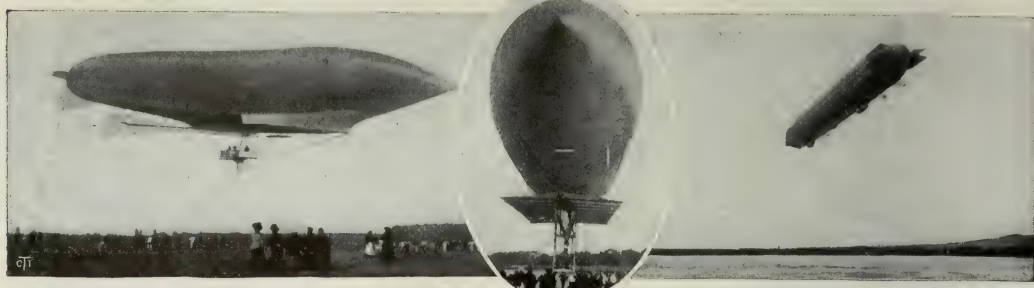
L'Italia in fatto di aeronautica non siede per ora al famoso convito: non perchè non fosse rappresentata al Salon, e malgrado la brillante affermazione del dirigibile militare.

Ma quanto ai dirigibili la Francia sopravanza tutti: il *Patrie*, perduto, il *Ville de Paris* e il *Republique* sono delle vere navi che compiono dei viaggi e dei servizi regolari per l'esercito: mentre il *Clement Bayard*, ultimo, fa del turismo privato di centinaia e centinaia di chilometri, e il *Ville de Bordeaux* troneggia sotto la gran cupola del Salone, enorme cetaceo aereo che occhieggia i congegni minori di navigazione.

L'esperienza porta alla costruzione di dirigibili di cubatura e portata sempre maggiore.

Anche la nostra brigata specialisti dopo il breve ed acclamato viaggio della sua aeronave, ha chiuso l'*hangar* ed annuncia la costruzione di dirigibile di mole maggiore.

Ed è veramente peccato che il 1908 non abbia visto salire e navigare nell'aria le concezioni del genio di Forlanini mente ideativa e speculativa insigne cui forse il desiderio del meglio attarda sull'opera: e gli altri avanzano e la costruzione delle aeronavi dal periodo inventivo passa altrove a quello del perfezionamento: tant'è che hanno lavoro dei veri *ateliers* fondati da Società industriali seriamente costituite: prima fra tutte l'« *Astra* » del Surcouf — che produce ora in serie i dirigibili per la flottiglia militare.

Da noi la *F. I. A. M.*, l'*A. R. I. A.*, la *Miller* sono officine che attendono all'industria della navigazione aerea: ma finora non ne benedirono prodotti. Nè per quanto clamorosi e ripetuti sian stati gli annunci, non un viaggio han compiuto l'*Italia* di Almerico da Schio, e gli apparecchi d'altri che possono passare fra tutti coloro che si affaticarono al problema utilmente, ma senza risultato pratico e concludente.

Il dirigibile francese « Republique ».

L'areonave mista « Malecot ».

Il dirigibile tedesco « Zeppelin » in viaggio sul lago di Costanza.

In Germania lo *Zeppelin* e il *Gross* viaggiano periscono e risorgono come la fenice.

In Inghilterra il *Nulli Secundus*.

In America si iniziano già i servizi pubblici di trasporti aerei.., così almeno affermano i cablogrammi.

* * *

Wright il 28 dicembre durante il *Salon* che egli, secondo natura sua, non ha frequentato, ha compiuta la prova — 99 chilometri nominali, 120 reali senza arresto — e 115 metri di altezza: sempre a quel Campo d'Auvours ch'egli ha fatto ormai celebre e che ora abbandona per una distesa di Pau dove la parete gigante dei Pirenei permetterà a lui e al fratello Orwille, guarito, di compire l'addestramento degli allievi, che l'incostanza del vento a Champagné ha finora contrastato.

Il dirigibile « Bayard-Clément ».

Farman, dopo il volo diretto, ha tentato a Châlons di rinnovare la lunga navigazione: ma si è ridotto a toglier il terzo piano del suo apparecchio: mentre Delagrange, ripresa fiducia dal primo sgomento avuto dopo la visione di Wright e adottato un motore nuovo Chenu di 100 cavalli. si è abbattuto sui *records* americani nel grande aerodromo di Jouvisy: ma la sua per ora è una lodevole volontà, che non ha forte persuasione.

Bleriot ed Esnault Pelterie furono invece di frequente issati sui loro apparecchi sotto la cupola d'Antin a dar lezione di cose e di volo teorico agli allievi della Sorbona.

Questi ultimi due, fedeli al monoplano con motore ed elica davanti; motore ed apparecchio di loro fabbricazione.

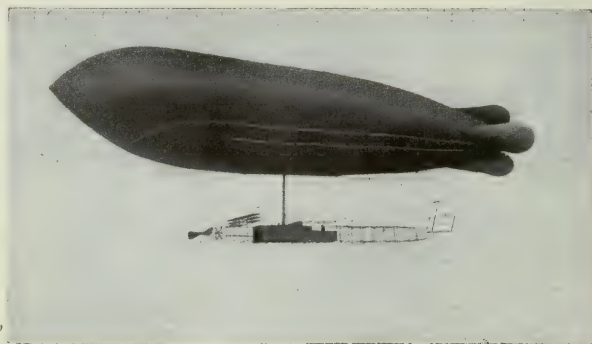
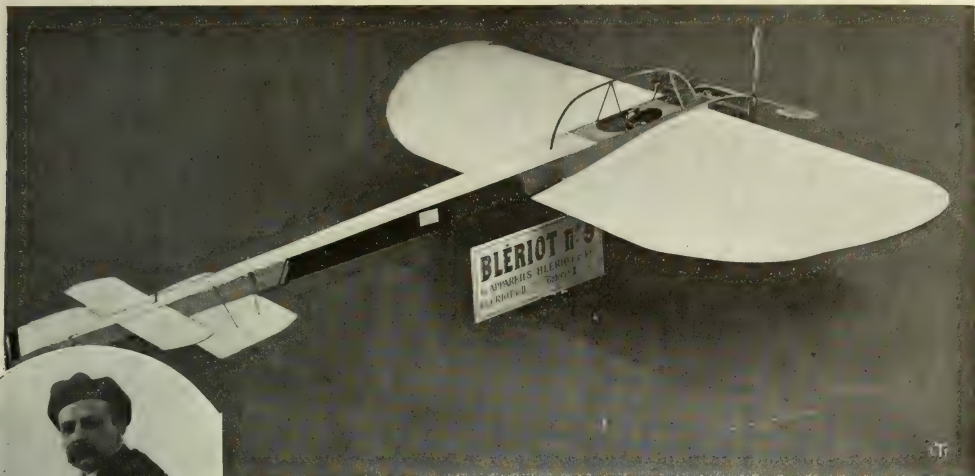
Farman e Delagrange fermi al biplano con motore da 75 a 100 HP nel centro della grande cellula a tergo della guida; con elica dietro la cellula: equilibratori davanti, timone di direzione (cellulare) in coda: biplano questo costruito dai Fratelli Voisin sulla comunicazione dei primi piani Wright fatta dal Chanute.

Infine i Wright non si dipartono dal loro modello col quale, senza differenze sostanziali, sono passati dai voli di 1 chilometro a quello oltrepassante i cento: e il loro aeroplano che già venne descritto in questa *Rivista* è a due piani con equilibratori davanti, direzione a tergo, motore di 22 HP al centro della gran cellula al fianco degli apparecchi di guida.

Sin qui gli apparecchi che han volato: e la superiorità del biplano sul monoplano si mantiene finora nei risultati, sebbene i monoplani Bleriot ed Esnault Pelterie siano più veloci; (e lo devono essere per un sufficiente sostentamento). Ma per ora la velocità non è qualità di merito negli apparecchi di volo: anzi tanto più sarà rispondente alle esigenze della locomozione aerea quell' apparecchio che più riuscirà a sostenersi nell' aria con una velocità assai ridotta di traslazione.

Tutti questi aeroplani hanno ancora necessità di slancio orizzontale sulla terra per elevarsi dal suolo, e questo slancio avviene col mezzo di 4 ruote fisse sotto i telai negli apparecchi Delagrange e Farman costruiti dai Voisin; con tre ruote, due alle estremità delle ali e la terza alla coda nei monoplani R. E. P. e Bleriot e infine con rotaia e pattino nell'aeroplano Wright che ha già abolito il pilone.

Fino ad ora non si sono visti volare apparecchi capaci di sollevarsi da terra senza sussidio di slancio. Ad essi, chiamati impropriamente elicotteri, rivolgono studi di preferenza molti italiani e molti francesi, se si deve credere ai progetti e ai modelli esposti nella raccolta dei piani superiori del Salon: mentre è bene ricordare che fin dal 1878 l'ing. Forlanini otteneva risultati pratici di sollevamento nell'aria con un suo modello d'elicottero del peso di 3 chilogrammi e un piccolo motore a vapore di circa 1/4 HP con una forza quindi ascensionale di 12 chilogrammi per cavallo: tale apparecchio si manteneva nell'aria in perfetto equilibrio senza alcuna guida o contatto col suolo; ma esso non era suscettibile di alcun movimento di traslazione. Esso fu comunque il primo apparecchio che si elevò nell'aria con macchina motrice.

Gli *elicotteri* studiati nel senso di accoppiare

Il monoplano « Bleriot » (a sinistra l'aviatore).

alla proprietà di sollevamento la traslazione dell'aeroplano dovrebbero idealmente rappresentare una perfezione di quest'ultimo poichè tolgono le servitù dello slancio: ma Wright non ha fede che l'idea possa essere tradotta tanto presto in realtà.

Gli aeroplani che sinora han volato sono tutti del tipo ad ali monoplane e a cellule biplane o triplane rigide, e non articolate.

Come si studiano elicotteri, altre ricerche sono intese a creare apparecchi monoplani con ali articolate e battenti a guisa delle ali degli uccelli, in modo da aumentare con la loro battuta gli impulsi del volo, e da sussidiare l' energia del motore. Di tale classe di apparecchi che si nominano *ortotteri* è la macchina presentata al Salon da Raoul Vendome: macchina abbastanza curiosa nella quale l' articolazione delle ali e il loro movimento di battuta è ottenuto con sistema di leve, corde e carrucolette, convergenti a un palo e tutto funzionante come un martinetto: congegno assai primitivo come concezione e come esecuzione che appesantisce il monoplano e lascia molto dubbio sulla possibilità di un risultato pratico qualsiasi. Precursore di tutti gli ortotteri è l'*Avion* di Ader, enorme apparecchio costituito da macchina a vapore al centro facente corpo col carrello di corsa sul terreno e che azionava sul davanti due eliche a quattro alette flessibili come penne, e da due grandi ali articolate e battenti ai lati del corpo, fatte di tessuto su armatura di legno e in tutto rassomiglianti ad ali di pipistrello.

Elicottero a vapore « Forlanini » (1878).

L'aeroplano leggero « Demoiselle » di Santos Dumont.

I francesi mettendo al posto d'onore nel Salone questa macchina le cui esperienze si compirono nel 1897, mostrano di sconoscere il vero precursore Forlanini, al quale l'onore era dovuto.

Infine tra i modelli notevoli erano alcuni tipi di giroscopi, e tra gli apparecchi pronti al volo una macchina Breguet a piani multipli ed inclinati e ad eliche oblique dietro i piani, applicazione mista dei principî costruttivi di aeroplano elicottero e giroscopio riuscita però assai ingombrante; infine una macchina simile all' aeroplano Wright, con la sostanziale modificazione del timone di direzione davanti la gran cellula, e dei piani equilibratori a tergo secondo il principio di Tatin. Questo apparecchio però non ha volato finora.

E per chiudere, in merito agli apparecchi, si può considerare almeno per ora fallita la tendenza a moltiplicare i piani per mantenere l'en-

L'aeroplano « Farman » (biplano) - a destra l'aviatore.

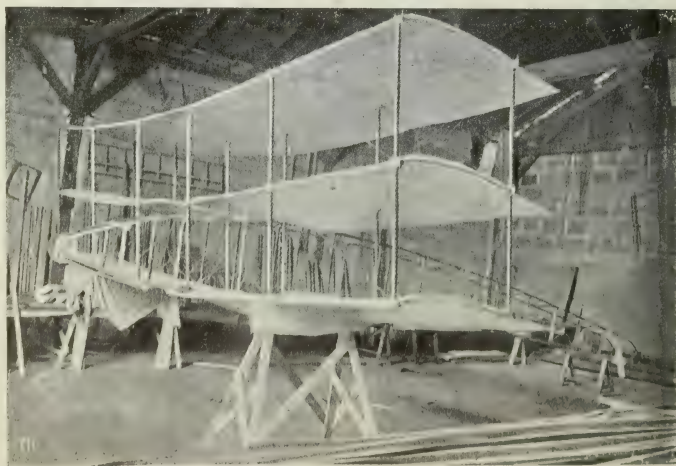
tità di superficie di sostentamento diminuendo l'apertura dei piani stessi: i Fratelli Voisin avevano da un anno ormai in costruzione dei triplani non solo ma avevano ideato un multiplano a griglia d'acciaio di 4 metri d'apertura che potesse viaggiare con slancio e con atterramento sulle strade ordinarie: ma, per cause non determinate, tali creazioni non hanno preso volo e Farman ha ridotto ancora a due i piani dell'apparecchio suo al quale aveva aggiunto un terzo piano ridotto.

Tutti gli apparecchi sono costruiti in legno « spruce » d'America nervato e flessibile per le armature e i comandi; in tessuto speciale *Continental* le superfici degli apparecchi Voisin; in tessuto ordinario di cotone leggero il Wright; e in acciaio i telai di supporto con le ruote pneumatiche di *roulement*.

Il triplano « Goupil ».

***

L'apparato motore dell'aeroplano differenzia da quello dell'automobile nel peso, ridotto da 3 a 4 chilogrammi circa per HP; nella mancanza di differenziale pel cambio di velocità, e di carburatore, supplendo in generale l'iniezione diretta nei cilindri. La prima differenza è ovvia per la necessità di rendere più leggero che sia possibile ogni organo del volatore, in modo da renderne più utile la portata netta: la seconda si comprende dalla necessità in cui si trovano in genere sino ad ora gli apparecchi di usufruire immediatamente, sin dallo slancio, del maggior rendimento del motore, con le eliche a presa diretta sull'albero, eccetto pel Wright che ha le eliche applicate con demoltiplicazione di un terzo dalle catene che han presa sull'albero; la terza è una conseguenza della prima, ma è quella che apporta a questi tipi di motori per aviazione i più grandi inconvenienti, e la nota instabilità quasi capricciosa di funzionamento.

Fino a ieri non si apprezzava come motore leggero che il motore *Antoinette* otto cilindri a V senza volante (ne fece il Levasseur anche di sedici e trentadue); ciascun cilindro ha 130 d'alesaggio per 130 di corsa e pesa 6 chilogrammi mentre il cilindro dei motori ordinarî d'automo-

Il monoplano « Esnault Pelterie » (R. E. P.).

bili ne pesa 20. Il motore completo di 8 cilindri a 105 di alesaggio e 105 di corsa pesa 85 chilogrammi e sviluppa 50 HP a 1400 giri. L'Antoinette ha fama anche per motori da imbarcazioni leggere e veloci; ma sembra che il motore per aviazione riscaldi in modo di non permettere i lunghi voli senza arresto. Farman e Delagrange hanno ultimamente adottato, il primo un motore *R. E. P.* (dell'Esnault Pelterie) a 10 cilindri alternati convergenti a ventaglio all'albero di trasmissione, e l'altro un motore *Chenu* a quattro cilindri verticali.

Il *Rep* è giudicato per ora il migliore dei motori leggeri di aviazione di costruzione francese: esso pure non ha volante, ha pompa di iniezione invece di carburatore, raffreddamento ad aria sulle alette dei cilindri: il primo motore *R. E. P.* a 7 cilindri di 85 di alesaggio per 95 di corsa pesa coll'elica 60 chilogrammi, dà 35 HP a 1500 giri e quindi pesa chg. 2 per HP.

Roberto Esnault Pelterie.

Il motore Wright ideato e costrutto da Wilbur, e ora costruito in serie dall'officina Barriquand e Marre è certamente quello che ha dato, su tutti, i migliori risultati malgrado un peso totale superiore agli altri e la mancanza assoluta di *fini* in questo congegno che par messo insieme in modo assai primitivo in una officina povera di presidî meccanici.

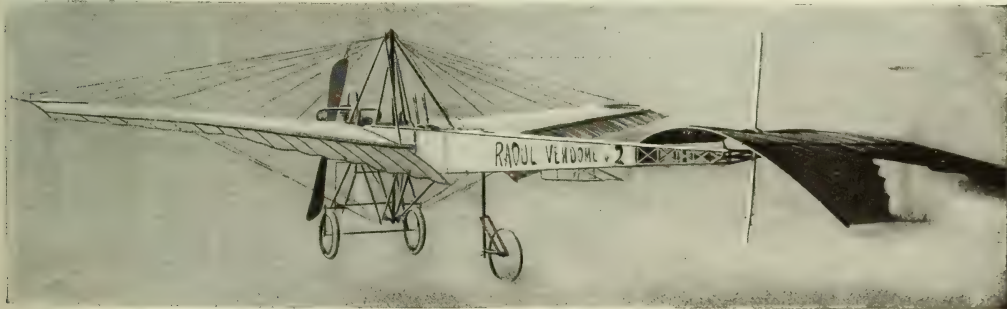
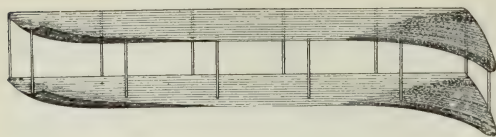
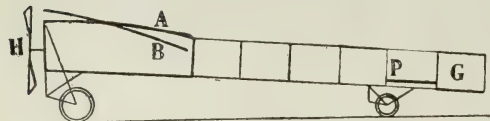
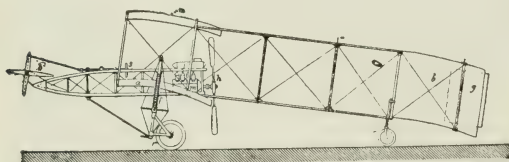
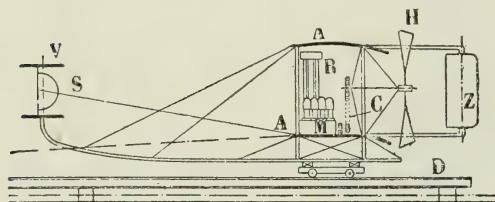
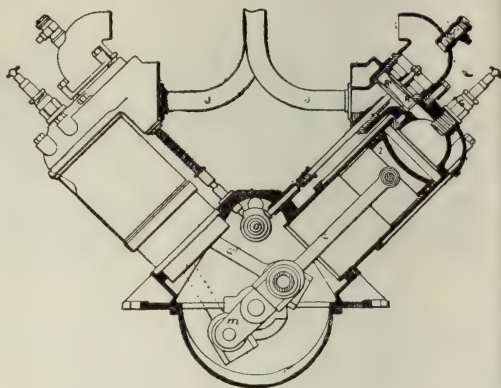
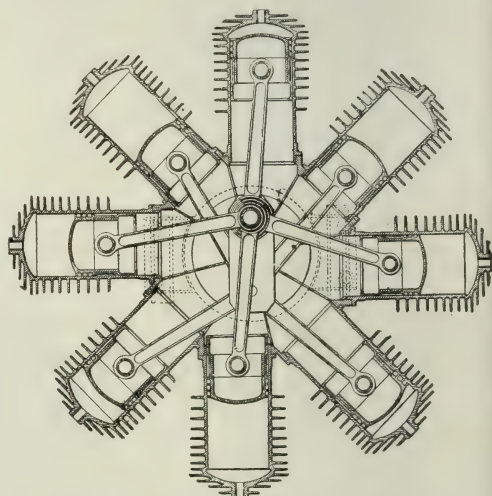
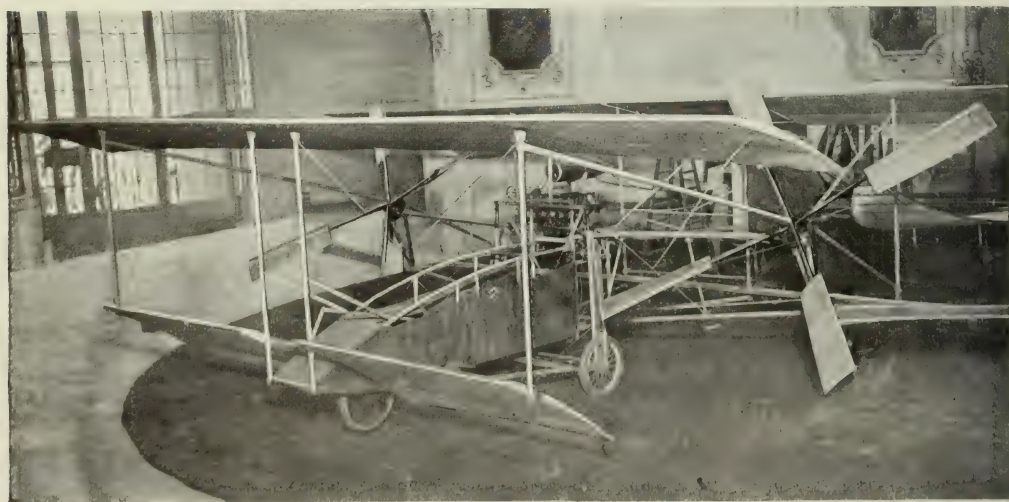
Esso è a soli quattro cilindri verticali di 108 di alesaggio per 100 di corsa, sviluppa 22 HP a 1200 giri e pesa 100 chilogrammi: ha il raffreddamento ad acqua con la solita pompa e l'accensione a magnete.

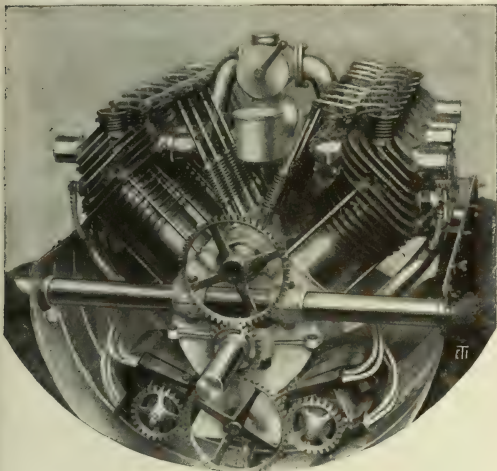
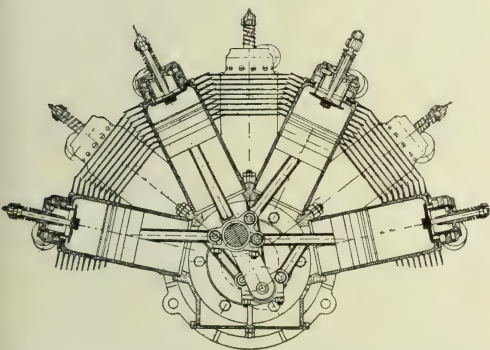
Quasi del medesimo tipo è il motore *Vivinus* (50 HP, 4 cilindri) adottato ora dai Voisin.

La Ditta *Renault* ha preparato un motore di forza di 52 HP netti sull' albero a piccola velocità a 500 giri: 8 cilindri a V e alette con raffreddamento a ventilatore e con carburatore in alluminio, accensione a magneto.

L'aeromotore *Farcot* è più arditamente innovatore ed ha otto cilindri disposti a stella, con gli stantuffi agenti in un solo collo d'oca — cilindri ad alette raffreddati con aria soffiata.

Di esso due tipi sono in costruzione uno da 30 e l'altro da 50 HP.

E' ovvio che con l'avvenire assai prossimo di sviluppo della locomozione aerea col più pesante dell'aria, le migliori fabbriche e le migliori menti si rivolgano allo studio del motore perfetto per aviazione: e motori finiti e veramente ammi-

Ortottero « Raoul Vendome ».

Schema del gauchissement dell'aeroplano « Wright ».

Schema del monoplano « Bleriot » in elevazione: *H* elica; *A* ala; *B* aletta mobile; *P* timone di profondità o piano equilibratore; *G* timone di direzione.

Schema del biplano « Voisin » (Farman e Delagrange).

Schema del biplano « Wright »: *A* piani della cellula (ali); *C* catene di demoltiplicazione per le eliche; *D* rotaia; *H* eliche; *M* motore; *R* radiatore; *S* piani verticali del timone di profondità; *V* timone di profondità o piani equilibratori; *Z* timone di direzione.

Schema e sezione del motore « Antoinette ».

Schema e sezione dell'aeromotore « Farcot ».

L'aerogiroplano « Breguet ».

rati han presentato al Salon la *F. I. A. T.* con un otto cilindri a V, fusi separatamente

Motore F. I. A. T.

Schema e sezione del motore « R. E. P. ».

in ghisa speciale, alette pel raffreddamento, valvole superiori a comando unico, accensione a magneto alta tensione; carburatore unico centrale; potenza 35-50 HP. a 1700-2000 giri, peso al completo Kg. 80; — il *Gobron* con otto cilindri incrociati a due a due intorno all'albero che forma il centro della croce. In Italia anche *Isotta Fraschini* prepara un motore per l'aeroplano Bleriot, l'officina *Miller* motori per apparecchi propri e la *Spa* egualmente ha in pronto un geniale motore per aviazione.

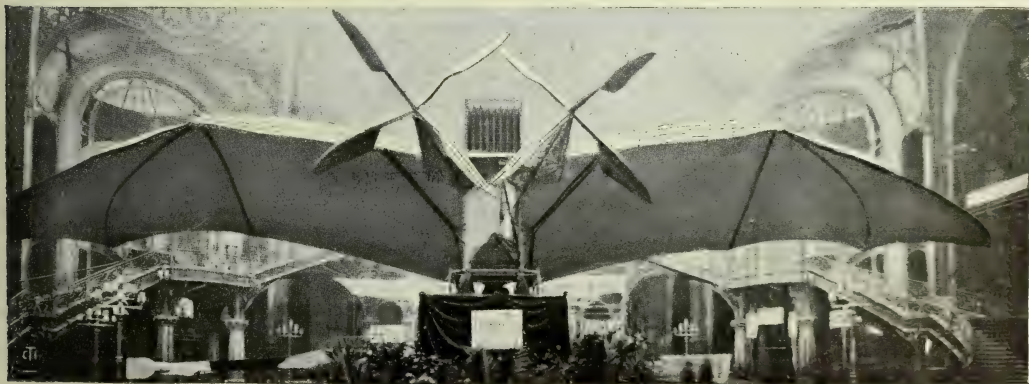
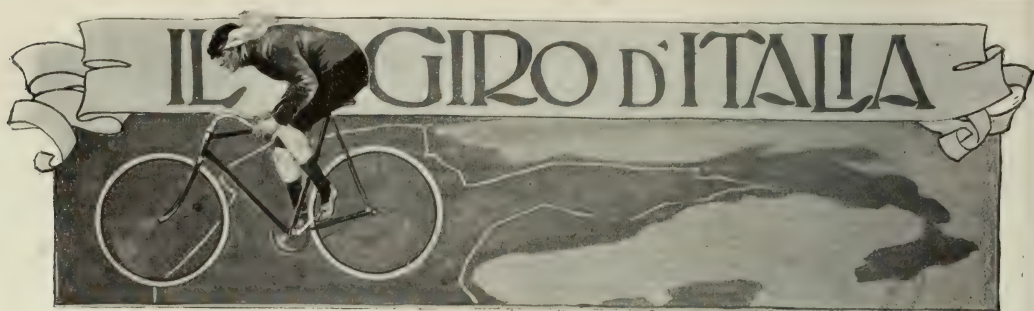
Ad essi tutti che pure hanno dato ottimi risultati al freno e nelle prove di officina manca la sanzione della pratica del volo: ma tale sanzione non può tardare ed è auspicata brillante.

* * *

E' certo che i concorsi di aviazione che si annunciano un po' dappertutto nel 1909 son destinati a far progredire vertiginosamente la tecnica e l'industria del volo. In Italia il Primo Circuito Aereo internazionale di Brescia in agosto e settembre, e il concorso di Bologna alla metà di settembre, sono destinati a vedere radunare in campi già consacrati dai fasti dell'automobilismo congegni che già trionfarono nel 1908 ed apparecchi nuovi, alla costruzione dei quali anche in Italia si attende al coperto di ogni prematura e alcune volte mortificante pubblicità. E credo che i nostri migliori li conosceremo non certo tra coloro che, malcauti, fanno annunciare gite sensazionali, prodigi di volo, particolarità, privilegi e secreti per macchine di cui forse non furono provati neanche i modelli.

Il pubblico ha conosciuto i Wright, dopo anni parecchi da che essi volavano; e i Wright sorridono ancora a chi loro propone viaggi aerei diretti tra luogo e luogo. Ed essi, oggi sono i soli che li potrebbero sicuramente compiere. Farman e Bleriot non hanno più ripetuto il loro atto audace, ma il loro raccoglimento copre la preparazione di nuovi ardimenti sui campi d'Italia.

ARTURO MERCANTI.

Nota. — Le illustrazioni dell'aeroplano e del motore Wright si trovano copiose nel numero di novembre 1908 della *Rivista*, e quelle dei motori Renault e Anzani nel numero di gennaio 1909.

L'avion «d'Ader» (1897).

Come si arrivò al Giro d'Italia in bicicletta.

Giorgio Byron godeva galoppare negli intrichi della pineta di Ravenna, lasciando al cavallo la missione di ricondurlo al palazzo Guiccioli dove il suo cuore impetuoso di poeta trovava, forse, quella pace che l'amore intellettuale soltanto può concedere.

Vagando fra i pini secolari, fra gli stagni, i paduli ove germina la flora equorea, seducente e voluttuosa come una sirena, egli, avrà attinto quelle forme d'arte che maggiormente rispondevano al sentimento di un artista innamorato.

Nei brevi tratti, ove l'Adriatico affaccia lo specchio del suo azzurro di turchese, egli avrà presentito il fascino dell'Oriente decaduto, semisepolto nelle lande asiatiche.

Sui tramonti accesi di Ravenna lontana, Giorgio Byron evocò forse la pira immane nella quale andarono combuste, la grandezza di Ninive, le glorie e i vizi di Sardanapalo.

Mirra diede fuoco al rogo che ridusse in cenere il re d'Assiria: la contessa Teresa Guiccioli — colle sue gite sentimentali — ridestò la fiamma del genio del poeta inglese che sembrava languire in braccio a Venere italiana.

Massimo d'Azeglio, anima vagabonda d'artista, amava trascorrere le belle regioni della nostra penisola, a cavallo. Meno impetuoso all'autore del *Corsaro*, si abbandonava alla contemplazione serena. La sua genialità multiforme, sul ritmo del trotto di un paziente ronzino, componeva visioni d'arte, mentre la rètina sensibilissima, fissava macchie, linee, tonalità, colori, sfumature che l'occhio pittorico si compiaceva di osservare.

Senza ricorrere ad altre citazioni, noi vediamo dunque che l'artista, è stato il primo il quale, realmente, abbia presentito il turismo moderno.

Questa forma di deambulazione scelta dagli intelletti superiori, precorreva i tempi nei quali, buone strade, avrebbero permesso una maggior diffusione di movimento concedendo alle anime appassionate di ammirare gli spettacoli meravigliosi della natura e le più sublimi concezioni d'arte del genio umano.

In questo campo così vario, così grandioso, l'Italia, per fatalità storica, doveva assurgere al primo posto. In tutti i tempi i dominatori, gli scienziati, gli artisti scesero le montagne che coronano il suo confine nordico; chiedendo al nostro cielo, al nostro suolo, alla nostra vegetazione satura dei colori d'Oriente, quelle sensazioni superiori che soltanto le terre predilette dagli Dei possono concedere.

Nella prima metà del secolo scorso, grandi vetture, importarono nella nostra terra la nostalgica razza anglo sassone, la quale veniva a chiedere al bel sole d'Italia, un conforto allo *spleen* generato dalle nebbie che avvolgono le isole del Regno Unito.

Gentili episodi d'amore sbocciarono dalle aspirazioni diverse. Il fascino melanconico delle figure dolcemente sofferenti, dipinte da Lawrence, Gainsborough Reynolds, ferì il sentimento italiano e, da un *flirt filato* in un'escursione turistica sulle costiere liguri, — per opera del Ruffini — nacque una poetica e finissima opera d'arte.

Più che una snobistica curiosità soddisfatta, quel rapido avvicendarsi di artisti ed amatori di viaggi, nel nostro bel paese, era un brillante preludio delle grandi fasi alle quali avrebbe saputo assurgere il turismo colle innovazioni dei mezzi di trasporto recatole dal ciclismo e l'automobilismo.

Se Alfieri, Byron, D'Azeglio fossero nati cento anni dopo, certamente, fra il cavallo meccanico e quello animale non avrebbero esitato: la scelta sarebbe caduta sull'agilissimo biciclo, meno estetico del cavallo, ma più rispondente alla facile astrazione delle menti superiori.

Il cavallo, per quanto disciplinato, subisce quasi sempre una volontà la quale può trovare un arresto immediato nella sua azione.

La bicicletta invece, non è che un complemento della dinamica muscolare, o meglio, un moltiplicatore delle energie locomotrici umane. La direzione e la produzione dell'energia dinamica non distolgono menomamente l'azione cerebrale. Dopo le prime nozioni necessarie ad apprendere l'uso della macchina, la meccanica muscolare si sostituisce all'influenza dei centri inibitori, scindendo l'azione meccanica da quella intellettuale.

Colla bicicletta si può viaggiare astraendosi completamente. Se poeti immaginando, scandendo, elaborando i proprî versi. Se pittori afferrando, dalla smagliante tavolozza panoramica, le tinte che la virtuosità del pennello saprà fissare. Se musicisti componendo sulla grandiosa polifonia della natura, le opere d'arte, i di cui segreti, Beethoven carpì fra i sussurri ed i fremiti delle foreste, solcate dal Reno e dal Danubio.

A cavallo invece le due volontà, umana ed equina, potranno fondersi per un istante, ma, in seguito, l'astrazione del cervello dominante

deve, necessariamente, abbandonare a se stesso quello asservito, rendendolo così suscettibile di tutte le sensazioni inferiori che fanno del cavallo un animale di mediocrissima intelligenza.

Ed ecco perchè il biciclo, non appena reso pratico nella struttura di forma e di moto, fece, subitamente, un gran numero di conquiste.

Il nuovo cavallo d'acciaio, più rapido ed obbediente del suo antecessore, veniva a colmare una lacuna nella gamma dei desiderî umani. Permetteva a tutte le persone, discretamente dotate dalla natura, di attingere alla fonte inesauribile del nuovo: di appagare una intima voluttà dei sensi ansiosi di novelle sensazioni.

L'avvento delle ferrovie, più che raggiungere questa brama, l'aveva inacutita.

Transvolare su strade determinate, spesso nascoste fra solchi profondi scavati dall'uomo e spesso inghiottite dai meandri delle caverne nelle montagne, lasciava insoddisfatti.

Un bisogno di calma, di quiete contemplatrice, non circoscritte da nessun limite e non turbate da rumori inopportuni, chiedeva un nuovo mezzo di moto che maggiormente s'acconciasse alle aspirazioni dell'animo umano. Il biciclo, come invenzione, venne a risolvere il problema: la bicicletta, colla sapiente distribuzione di due agilissime ruote azionate da propulsori umani moltiplicati nella propria potenzialità dalla trasmissione meccanica, raggiunse la perfezione.

L'umanità, più evoluta alle conquiste della scienza, assurse d'un tratto ai sogni delle minoranze intellettuali e, un popolo di pedalatori invase le strade, preferendo, per atavica seduzione, quelle che conducono alle rovine delle grandi civiltà, perchè animate dalla storia: o agli inimitabili miracoli d'arte, perchè invitano a pensare ed aprono nuovi orizzonti all'intelligenza.

L'Italia divenne così, fatalmente, il punto d'adunazione dei turisti innumerevoli e, finalmente, anche gli italiani, mercè il nuovo mezzo di trasporto, incominciarono a conoscere, ammirare ed amare maggiormente la patria loro.

Quanto, pochi anni prima, poteva sembrare privilegio del ricco o aspirazione di mente esaltata, in breve divenne cosa comune, facile a compiersi e nuovo tramite di educazione e cultura.

Pochi anni di turismo ciclistico sono riusciti a distruggere maggior numero di odi, rancori e prevenzioni fra le popolazioni che non molti lustri di civiltà politica e di demagogia.

La nuova forma sportiva ammagliava e, col godimento intimo, nasceva il bisogno di esaltarne le bellezze, di diventare ferventi propagandisti.

Persone che prima non avrebbero osato affrontare venti chilometri di percorso col più antico di tutti i mezzi di locomozione, il podismo, ora, colla leggera e scorrevolissima macchina d'acciaio, superavano distanze che nei primi tempi apparivano paradossali.

Come lo studio apre e prepara la mente a nuovi ideali, così la bicicletta dimostrò come l'organismo umano, sussidiato da un semplicissimo principio meccanico, possa elevare le sue potenzialità dinamiche, le proprie energie fisiche ad altezze prima incalcolabili.

Eppure, nel primo periodo del ciclismo noi eravamo lontani ancora da quanto l'osservazione e gli studî hanno saputo trarre dal fisico umano.

Allora in fondo, non ci si abbandonava se non alla voluttà nuova, alla voluttà del moto aumentata in ragione delle maggiori velocità conquistate.

Allora, non si sognava ancora che cosa volesse dire saper disciplinare le energie umane,

facendo rendere alle stesse quanto l'allenamento razionale ha saputo raggiungere.

Si correva. In confronto alla velocità ottenuta colla corsa podistica si volava.

Si resisteva per ore a percorrere un numero di chilometri, prima appena raggiunto, parzialmente e per pochi minuti soltanto, dal cavallo. Le distanze diminuivano e, inconsciamente, le menti si aprivano al progresso e la sete di vedere, imparare, raggiungere, superare nuove difficoltà ingigantiva.

Un ostacolo soltanto si frapponeva e, per molti, sembrava insormontabile. Il prezzo delle macchine. Per quanto sviluppato il ciclismo, di fronte alle masse, per lungo tempo rimase privilegio delle minoranze agiate.

Ostacolavano il suo progredire: la paura del nuovo: la forma leggermente acrobatica, colla quale si era presentato: e la spesa d'acquisto ancora esagerata in confronto al valore intrinseco. Il valore, elevato dal desiderio della novità, aristocratizzava il mezzo di trasporto.

Oltre a questi impedimenti alla propaganda popolare, in molti era radicata la prevenzione che, un lungo studio e un adattamento speciale, necessitassero a questa forma di *sport*.

Nacquero le corse.

Gli eletti, coloro i quali — prima degli altri — raccolgono le nuove idee perchè ad esse si sentono portati per attitudini speciali, di temperamento, incominciarono a creare, fra di loro, la gara. Il desiderio di superare, prevalere sugli altri iniziò le prove individuali, poi quelle collettive. Però esse si svolsero per pura passione, per soddisfazione intima, senza pubblico. In seguito la passione si mutò in orgoglio.

Far note a tutti le proprie prodezze, diventò lo scopo delle lunghe e faticose preparazioni. La libidine di notorietà determinò il progresso immediato.

Nacquero i velodromi: coi velodromi i grandi campioni che chiesero alla gloria e al denaro, il compenso delle proprie fatiche, e, coi grandi campioni il cartello *réclame* del turismo.

I bambini, i ragazzi, i giovani, gli uomini infine, mentre constatavano fino a quale potenza possa assurgere il nostro fisico, si convincevano facilmente che, con uno sforzo minore facilmente sopportabile a tutti gli organismi sani, anch'essi avrebbero potuto trascorrere e viaggiare su quelle belle strade di cui le nuove pubblicazioni turistiche illustravano le belle pagine d'arte e di storia.

Il ciclismo si moltiplicò rapidamente. Il commercio trovando nuove fonti di lucro, creò la concorrenza: dalla concorrenza nacque la diminuzione dei prezzi e col prezzo minimo la facilità di propaganda.

Quello che prima era stato oggetto di divertimento personale, di desiderio di novità, di spettacolo pubblico, ora diventava mezzo pratico veloce per sbrigare i propri affari.

Ma a questo punto una nuova conquista scientifica parve dover paralizzare o almeno arrestare il progresso del turismo ciclistico.

L'automobile s'annunziò come l'ultima espressione della locomozione dilettante.

La pigrizia umana, trovò un nuovo apostolo dell'abolizione del lavoro materiale. Coll'automobile ci si emancipava dagli orari, dalle strade limitate al servizio ferroviario, dalla fatica del pedalare e si correva più presto che con qualsiasi altro mezzo di trasporto.

Sembrò pure che, industrialmente, la concorrenza avrebbe ridotti i prezzi sino a ridurli accessibili a molte borse o almeno, come mezzo collettivo di locomozione, poter permettere grandi gite in località non conquistate ancora dalle ferrovie.

Ma l'automobile nonostante gli sforzi rimase e rimarrà per molto tempo ancora un privilegio delle classi meglio favorite da fortuna.

Intanto il ciclismo, per virtù propria progrediva sempre. Il numero dei turisti ingigantiva e le prodezze compiute dai campioni di dieci anni prima, diventavano cosa comune per i ragazzi del giorno.

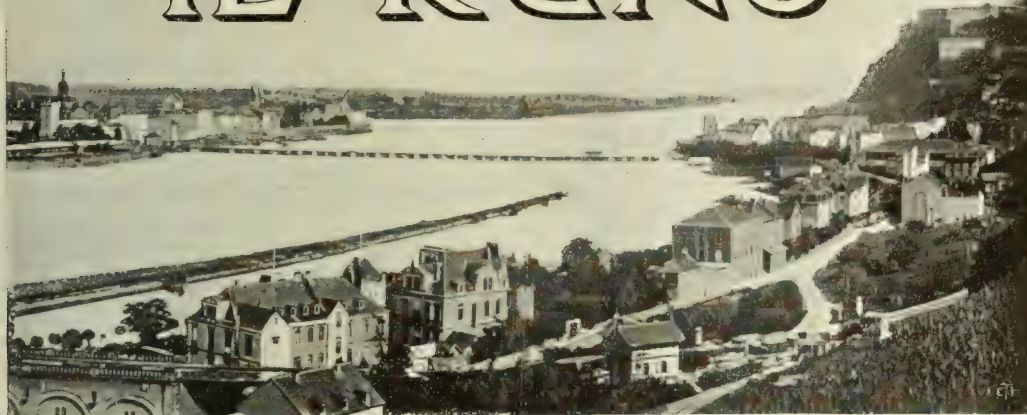
La prova più evidente la si ebbe nelle corse su strada che si moltiplicarono accogliendo numerosissimi turisti i quali mai avrebbero immaginato che le loro lunghe e periodiche passeggiate nell'aperta campagna avrebbero avuto per conseguenza la facilità di passare agevolmente, alla seconda forma del turismo, le prove *routiers* e *audaces* e, da questa, a quella più violenta della gara.

Il « Giro Ciclistico d'Italia », bandito per la prossima primavera sarà l'ultimo e sommo gradino del ciclismo nazionale, l'esperimento spettacoloso sul quale ogni discreto pedalatore potrà stabilire la proporzionale del suo valore come turista.

Duemila e cinquecento chilometri, percorsi ad una media di velocità non inferiore ai ventisette ventotto chilometri per ora, fra le più ricche e ridenti regioni del nostro bel paese, saranno la miglior dimostrazione di quanto rimanga ancora a conquistare dal ciclismo pratico.

Questo enorme cartello *réclame* della gran corsa che si svolgerà su tante città e paesi, fra tanti tesori di natura, d'arte ed istoria, darà un nuovo, incalcolabile incremento al progresso turistico.

EUGENIO CAMILLO COSTAMAGNA.

IL RENO

Il Reno e la Mosella a Coblenz.

La prima volta ch'io vidi il Reno fu a Colonia.

E lo vidi innanzi ogni altra cosa della bella ed elegante città, prima del Rathaus, prima del Duomo.

Che v'ha infatti in una città fluviale di più interessante, di più caratteristico del fiume?

Il fiume è bene spesso la ragione stessa di vita di un centro di popolazione; sulle sue rive si sono svolte tutte le vicende e tutta la gloria e la vita del popolo; lungo le sue sponde rimane quanto di più caro le generazioni hanno tramandato, rimangono i monumenti dell'antico splendore, si sovrappone e si segue in svariata vicenda di stili e di scuole ciò che l'arte paesana ha creato di più bello.

Sul fiume risorgono le tradizioni mercantili dell'Ansa e delle corporazioni nelle meravigliose istituzioni del commercio e dell'industria dell'oggi.

Appena giunto a Colonia corsi dunque al Reno con quella trepidazione che viene dal contatto con ciò che si è lungamente vagheggiato, colla commozione che si prova innanzi ai monumenti che hanno una pagina di gloria, che hanno visto svolgersi la storia di secoli, e le vicende del progresso del pensiero umano.

Heidelberg.

Il Reno a Colonia non è eccessivamente ampio, e corre via fra le linee diritte degli argini e delle dighe, rotte solo qua e là da gruppi d'alberi; esso non è brutale, non è collerico, non è violento, ma si svolge possente e maestoso, e dà l'impressione del mare quand'è calmo: la stessa lucente pacatezza, gli stessi riflessi di verde cupo, le stesse ondine spumose e candide, la stessa solenne gravità, la stessa grandiosa e tranquilla possanza. I Romani lo chiamavano *Rhenus Superbus*.

***

Il Reno è una strada, strada di popoli attraverso i secoli, di civiltà, di guerre.

Il Reno è ora il fiume sacro alla pace, e scorre ricchezza e scorre benessere e prosperità alle popolazioni che vivono sulle sue rive. Ma fu una volta il fiume della guerra, e sulle sue sponde regnava la morte. Sulle sue acque sono passati gli eserciti di Francia, Germania, Italia e Spagna, le legioni romane e le orde dei barbari; i più grandi conquistatori di popoli; i più feroci guerrieri che per venti secoli hanno travagliata l'umanità.

Al tempo dei Romani fu la strada degli eserciti, poi diventò quella dei barbari. Nel medio evo fu chiamata la strada dei preti, oggi è la strada del commercio. Nessun fiume può vantare tanta importanza storica; il Tevere è Roma, la Senna è la Francia; ma il Reno è Roma, è la Francia, è la Germania, è la storia d'Europa tutta.

L'ha attraversato Cesare salendo dal mezzodì, Attila scendendo dal settentrione. Carlomagno e Napoleone vi hanno regnato; Barbarossa e Gustavo Adolfo, Druso, Luigi il Grande, Condè, Turenne vi hanno guerreggiato. Vi dorme la giovane gloria di Marceau e di Hoche.

Vi regnarono dapprima i Celti; su essi passarono conquistatrici le aquile Romane ed a cingere la colonia di Gallia dalla invasione d'occidente, Druso seminò sulle rive del fiume 50 cittadelle.

Trajani Castrum, Lorca, Versalia, Altavilla, Mola Romanorum, Turris Alba, Victoria, Rodobriga, Antoniacum, Sentiacum, Rigodulum, Rigomagnum, Tulpetum, furono castella e poi colonie romane; e colonie romane furono Vinicella che è Winkel, Augusta che è Basilea, Argentina che è Strasburgo, Moguntiacum che è Magonza, Mainz, Confluentia che è Coblenz, Bacchi Ara che è Bacharach, Thronus Bacchi che è Trarbach.

Tito manda sul Reno le legioni reduci da Gerusalemme, ed esse vi portano il cristianesimo, che in quelle popolazioni feconda martiri e santi. Dall'Italia e dalla Francia vi catechizzano Sant'Apollinare, St. Goar, San Martino. Fra il villaggio indigeno che costeggia il fiume, e la castella che domina dal colle, sorge la chiesa; poi alla chiesa s'aggiunge il monastero, ed il Reno pullula di abbazie, di conventi, di certose, di chiostri. Più tardi si erigerà il tempio, meravigliose sorgeranno le cattedrali di Worms, di Colonia, di Magonza. Il vescovo diventerà principe e sul Reno si combatteranno le più terribili lotte religiose della storia, sul Reno nascerà la riforma, come sul Reno nasceranno l'artiglieria e la stampa.

Il Porto del legname a Mannheim.

Carlomagno vi costituisce il centro del suo immenso impero che si estende fino all' Elba ed alle Bocche di Cattaro; Lotario lascierà il suo nome alla Lotaringia (Lorena).

Allo smembrarsi dell'impero il feudalismo popola il Reno di contee e principati, di ducati e città libere, di margraviati e baronie. Sorge la cavalleria ed a Mainz si installa l'ordine teutonico, a Treviri i cavalieri di Rodi, a Boppart ed a San Goar i templari. Anche sul Reno come in Italia ed in Francia ogni colle ha il suo castello, ogni villaggio il suo signore.

E' allora l'epoca dei burgravi ch'erano eroi ed erano briganti, l'epoca delle leggende crudeli, l'epoca della prepotenza.

Ma pure allora nascono i germi della navigazione renana, e sulle sponde del gran fiume, ove una riviera scenda, ove s'apra una valle, si formano numerosi gli scali mercantili e sorgono i centri del commercio. Al confluente della Mosella Coblenz, di fronte al Meno Mainz, Bingen sulla Nahe, Niederlahnstein sulla Lahn, Engers, Irrlich, Linz, Rheindorf, Bergheim sono porti fin d'allora ed il Reno convoglia le immense zattere di legname dei monti di St. Gall, i serpentini di Basilea, la potassa di Bingen, il sale di Karlshall, i cuoi di Stromberg, i vini di Baccharach, le ardesie di Caub, i salmoni di Oberswesel, le armi di Bendorf, le lane di Colonia.

***

Su nessun altro fiume come sul Reno voi trovate tanto vicine le vestigia e le rovine delle civiltà passate e la rigogliosa fioritura dell'economia moderna.

Discendete il fiume su uno di quei rapidissimi vapori che lo percorrono ad ogni ora, in ogni stagione, e vedrete in una fantasmagoria meravigliosa passarvi dinnanzi il castello romano e la chiesa romancia, la nera torre medioevale, e la guglia gotica, il palazzo della rinascenza, la villa splendida e l'officina fumosa e gli immensi bacini neri di carbone e di minerale, e le banchine lucenti al sole pei mille meccanismi, che la tecnica appresta al commercio.

Andate ad Heidelberg e poi visitate Mannheim; nessun contrasto vi parrà più stridente.

Ove la valle del Neckar sbocca in quella del Reno, formando una delle più mirabili posizioni che si possano vedere, i Romani costruirono un castello ed un ponte, dacchè ivi passava la grande strada della Gallia.

Ivi sorse Heidelberg che vanta la più antica Università della Germania, la gentile città di cui canta il poeta:

Alt Heidelberg, du Feine, du Stadt an Ehren reich,
Am Neckar und am Rheine kei-n'andre kommt dir gleich!

Heidelberg è come un fiore in un gran mazzo verde; tutto vi è lieto, sereno, tranquillo, elegante, e vivendovi anche per poco si pensa che ivi ben dolci debbano trascorrere i giorni, e si vorrebbe restarvi e pare che ivi non si debba morire mai.

Pochi chilometri e trovate Mannheim, nata nel 1606.

Amici del bello non cercate Mannheim! Trovereste la più pesante e bottegaia città dell'universo, coi suoi quartieri a scacchiere, tutti di uno stile e di un colore come se fossero tagliati nel gesso, tutti nuovi fino alla noia, dove ogni via ha un numero ed ogni numero è una via, colla sua pretesa di essere una capitale mentre non ne sarebbe che il più monotono dei sobborghi.

Non cercate dunque a Mannheim nè il buon gusto nè il bello; visitatevi una cosa sola, il porto; ivi troverete una delle più grandi affermazioni della potenza economica della Germania moderna.

Nel 1872 il porto di Mannheim non esisteva; ora esso si stende in ampi bacini sul Neckar, e sul Reno fino all'altra sponda, dove si è creato nello scorso secolo una succursale, Ludwigshafen, ed il suo movimento di merci raggiunge i nove milioni di tonnellate, 6 milioni e mezzo a Mannheim, il resto a Ludwigshafen.

Se v'ha chi abbia dei dubbi sulla modernità e sull'efficacia di una sapiente navigazione interna, e se v'ha chi sorride al pensiero di una unione fra la strada ferrata e la chialanda fluviale, vada a Mannheim, resti solo qualche ora sul ponte che sovrasta il porto renano e ne partirà non dico stupito, ma commosso dallo spettacolo meraviglioso.

Poichè se Heidelberg è la poesia del passato, la poesia delle soavi aspirazioni dell'animo, Mannheim è la poesia del lavoro, la poesia della vittoria dell'ingegno e della volontà dell'uomo che hanno saputo vincere le ultime barbarie di un fiume, che hanno saputo domare colla lenta e paziente opera di secoli le ribelli energie della natura ed hanno aperto fra il mare ed i monti del Baden una via d'acqua ampia e comoda, che hanno saputo far sorgere a centinaia di chilometri nel continente, oltre i monti del Palatinato un porto che il più perfetto non si saprebbe immaginare, e che ha un movimento superiore a quello di Genova e Venezia uniti insieme.

Mannheim è il punto di congiunzione della navigazione renana e delle ferrovie dell'Europa centrale. A lei giungono le merci d'Oriente e d'America, dalla Russia e dalle Indie, dall'Inghilterra e dall'Africa, a lei in quantità enormi i carboni del la Vestfalia; i mille meccanismi di trasbordo li scaricano sul vagone che li distribuisce poi ai centri industriali della Baviera e del Baden del Palatinato e dell'Alsazia Lorena, della Svizzera, dell'Austria e dell' Italia.

Francoforte sul Meno.

L'attività che da Rotterdam la immensa chialanda renana dalle 1000, dalle 2000 tonnellate di carico, riversa sui cinquanta chilometri di banchine e magazzini, sui 120 chilometri di binario che costituiscono il porto di Mannheim, forma una delle fonti più efficaci di ricchezza della Germania; poichè essa non sul solo Reno si esercita, ma sull'Oder, sull'Elba, sullaVistola, sull'Havel,sullaSprea, sulDanubio, sullaWarthe, sull'Ems, e sulla Mosella.

***

Più a valle di Mannheim, sulla opposta sponda del Reno è Worms, la Vormatia, la Borbetomagus dei Romani, la Wormegau dei poeti, la città cantata nella canzone dei Nibelungi:

Ein stat lit an dem Rine, diu ist
so wünnesam, Unt ist geheizen Wormeze.

Nel suo Rosengarten, il giardino delle rose, *Sigfrido* pugna col drago, e davanti alla sua cattedrale fu la contestazione di *Chriemhilde* da cui è sorta un'epopea.

Worms è la città che ha visto le solenni processioni dei papi e degli imperatori, insieme riuniti allora sotto lo stesso baldacchino, sulla mula bianca a destra il papa, l'imperatore a sinistra sul cavallo nero, ed intorno la corte di principi e cardinali ed avanti il Marchese di Monferrato che portava la spada e collo scettro il duca d'Urbino, il conte Palatino, col globo e colla corona il duca di Savoja.

Worms, capitale dei Re Franchi, corte giudiziaria dell'Impero Romano, è la città in cui Lutero davanti a quella celebre dieta dell'aprile 1521 da cui una nuova religione doveva uscire, gittò a Carlo V le sue celebri parole:

Hier stehe ich, ich kann nicht anders, Gott helfe mir, Amen!

Di grandissima importanza commerciale nel medioevo, la città dei vescovi-principi che si stendeva colle sue torri fino alle acque del fiume

è andata nei secoli deperendo miseramente, sì da vedere profanate le più sante e preziose memorie del suo glorioso passato, intonacati di rosa e verde gli affreschi e le sculture dei suoi palazzi e dei suoi templi convertiti in cantine ed in stalle. Essa ha assistito intristendosi all'allontanarsi del commercio e del traffico verso i nuovi centri rivali, e non si è ribellata al suo destino; ogni anno più si è ritirata fra le rovine del passato, si è rincantucciata all'ombra delle sue quattordici chiese. Avete letto la magnifica pagina dell'Hugo, *une ville qui meurt?*..... Fu scritta a Worms.

Ma in questi ultimi anni un soffio novatore è passato sulla vecchia città, un fremito di vita l'ha scossa. Worms si è accorta che era delitto l'esser posta sulla via della ricchezza, sulla via del lavoro e non profittarne. Essa moriva e ad un chilometro dalle sue vecchie mura quaranta milioni di tonnellate di merce si muovevano ogni anno ed un popolo intero ne traeva ragione di lavoro, di lucro, di prosperità; essa moriva alle porte delle più ricche regioni d'Europa, della Lorena e del Palatinato, quando una via come il Reno la univa alla Vestfalia, a Rotterdam ed alla Svizzera.

E la vecchia città dell'Ansa Renana s'è ridesta ed in pochi anni con mirabile slancio s'è costruito un magnifico porto con larghe banchine, con ampi magazzini, con impianti di trasbordo ferroviario, e nello scorso settembre ha potuto mostrare ai membri del Congresso di navigazione interna tedesca che vi si adunarono a festeggiarla, i mirabili progressi di traffico che già vi si sono raggiunti.

Ricevendo i resoconti di quel Congresso pensavo con tristezza alle molte città del nostro Po che muoiono ora, come Worms moriva. Ma osai sperare che anch'esse come Worms, rinasceranno alla lotta industriale; troppo recente era in me la visione fulgida di quella crociera padana che è stata un ininterrotto inno di gloria al vecchio fiume nostro, troppo viva era nell'animo mio la commozione di quell'amplesso colle semplici popolazioni del fiume, che nel grido e nel saluto festante di tre giorni hanno effusa tutta l'anima loro, che da secoli attende l'opera riparatrice; troppa luce e troppo sole dal Ticino alla Laguna eran brillati sulla via di nostra gente perchè potessi disperare dei destini che essa deve attendere nell'ora della sua resurrezione economica.

Mainz.

* * *

Francoforte, che fu *Franconofurd*, e Mainz che è Magonza e fu *Mogontiacum* con Castel che fu *Castellum Mattiacorum*, sono due città che si distinguono da tutte le altre della Germania per la loro aria civettuola, quasi francese.

In esse la tradizione storica è mirabilmente fusa colle moderne esigenze della città elegante e comoda.

Mainz ha un porto attivissimo, con un movimento di quasi due milioni di tonnellate; ma essa non è città di lavoro; ha più l'aspetto di un centro del piacere e del lusso. I quartieri antichi sono scomparsi; li han sostituiti ampî viali e giardini, piazze fiorite ed ombrose, vie gaie, graziose case piene di luce, a grandi vetrate ed a colori vivaci. Se non sempre con buon gusto, certo ovunque con gran rispetto alle esigenze della vita moderna, Mainz si è rinnovata. Rimane d'antico poco assai. Il duomo, strana fusione di tutti gli stili, dal gotico, al rinascimento, al pompadour, dagli affreschi antichi, alle magnifiche sculture, ai mirabili intagli, è un prezioso gioiello.

Rimangono d'antico alcune iscrizioni che attestano l'importanza comune della città d'altri tempi; Magonza era dell'Ansa renana.

Trovate quindi scritto... *pro celeri mercaturae expeditione*, qualche cosa come un ufficio nostro della grande velocità.

Francoforte fu città libera e libera e sovrana vuol essere. Di una capitale essa ha l'eleganza e la ricchezza; il suo porto ha un movimento superiore a quello di Venezia, il suo commercio ne fa una delle prime piazze d'Europa; superba della sua tradizione di nulla dovere a principi o governi, Francoforte è una città che s'avvia a diventar metropoli, e che segue ardimentosa ogni miglioramento economico e sociale.

Se andate a Francoforte tutti vi parleranno del Römer e della casa di Göthe, non senza però avervi parlato prima della Borsa e dell'Opera.

Poche cose lasciano una così grata impressione come il Römer; alcune case, e son gioielli, raccolte a trapezio intorno ad una piazzetta che ha conservato tutto il colore caratteristico e la luce misteriosa delle vecchie piazze che il piccone devastatore o l'intonaco profanatore hanno rispettato.

Per secoli nel Römer si sono eletti gli imperatori. Nella piazzetta essi erano proclamati.

Vi è celebre appunto la sala degli imperatori, che ha una origine curiosa.

Nel secolo XIV i mercanti e banchieri lombardi — o la buona vecchia razza lombarda che ha tenuto alto per secoli il nome nostro in tutto il mondo! — che vi facevano commercio di lor mercanzie, ebbero l'idea di far costruire intorno alla gran sala delle nicchie per disporvi le merci ed il banco di vendita: e le nicchie furono quarantacinque.

Nel 1564 Massimiliano II fu eletto a Francoforte e mostrato al popolo dal balcone della sala che dopo d'allora si chiamò la Kaisersaal. In quei tempi si pensò a decorarla ed il primo pensiero fu di installare nelle nicchie i ritratti di tutti gli imperatori di Germania eletti dopo la estinzione della stirpe di Carlomagno.

Con Massimiliano II erano trentasette: non restavano quindi che otto posti liberi: parvero un po' pochi per un impero destinato ai più alti fastigi, ma si pensò che all'occorrenza si sarebbe ingrandita la sala.

Nel 1794 Francesco II il quarantacinquesimo re dei romani venne ad occupare l'ultima nicchia (la penultima era stata occupata da Giuseppe II). Riempita la sala l'impero crollò.

I vigneti del Reno, Herenfels e la Mänseturm.

Destino?

* * *

Dopo Mainz il Reno volge a sinistra fino a Bingen e scorre fra rive verdeggianti, allietate

da numerosi villaggi graziosi e gai che scendono fin nel fiume.

Ivi è l'estremo limite del largo piano che il Reno attraversa a partir da Basilea e che fu forse, prima che l'uomo l'abitasse, un gran lago; poi il fiume corrose il varco del Rheingau ed il lago si trasformò nel fertile piano di oggi.

Lorch.

Ivi esso si sprofonda fra i dirupi del Rupertsberg e del Niederwald, ivi incomincia la parte più celebre e più ammirata della sua valle, la più ricca per il geologo, la più importante e curiosa per lo storico, la più bella, incomparabilmente la più bella per il poeta. Ed i poeti l'hanno cantata.

Percorrete il tratto di Reno che va da Bingen a Königswinter, ma percorretelo nell'ora in cui il sole declina, quando l'aria è tiepida e la stagione è dolce ed è sereno il cielo, quando le valli si imbrunano e lievi e sottili si levano i fumi dalle casupole della sponda, quando le ombre si allungano e nel paesaggio vive tutt'una poesia di memorie e di tristezza, ed in un sol soffio si confondono il mormorio degli alberi e la brezza del fiume ed il vento che scende dai colli dorati nelle ultime cime dal sole che muore, quando i vapori che salgono lenti dal fiume in lieve nube diffusa si rompono e si spandono nelle immense foreste secolari.

Allora è una sensazione intima, squisita, inesprimibile, che vale mille gioie e che nella grandiosità dello spettacolo commuove e fa pensare e rapisce in contemplazione,

Tutto è bello in quest'angolo del mondo, se lo percorrete d'estate, quando la vegetazione è nel suo rigoglio e riveste di tinte cupe, violacee il grigio delle rocce, e brilla di verde chiaro sui dossi, ed infiora ed incorona ed inghirlanda le vecchie rovine smantellate.

Ad ogni curva del fiume s'aggruppano le linde casette decorate in azzurro ed in rosso che scendono fin nell'onda fuggente; son villaggi, borgate, cittadine sparse e sovr'ognuna si rizza un torrione in rovina e sovr'ognuna appuntiti e ritti al cielo i campanili gotici e romanci. I dirupi scendono a picco nel fiume e vi si specchiano, ma ovunque un raggio di sole giunga, ed una roccia si sporga o faccia gradino, ivi la meravigliosa pazienza secolare del montanaro renano ha portato la terra fertile e l'ha sostenuta con sovrapposte pietre foggiate a muricciuolo, e v'ha piantato il tralcio della vite.

Ovunque un colle s'allarghi e spazi a dolce pendio, ivi rigoglioso cresce il vigneto e si stende alla stagione sua in larghi festoni di verde che inghirlandano le sponde del fiume e danno loro l'aspetto delle gradinate di un immenso anfiteatro ornato a festa.

Da Bingen a Königswinter scorre il fiume delle leggende.

Chi non conosce le mille leggende del Reno create nelle lacune della storia, intessute sovente intorno alla storia stessa dalla fantasia di quei rivieraschi, che colle figure di Carlomagno, di Rolando e di Barbarossa ha confuse, in una gentile fioritura di favole, e le oreadi, e le ondine, ed i gnomi; che ha fatto nascere mille tipi soprannaturali dalle rovine dei castelli sassoni e gotici, mille esseri immaginari in comunicazione con gagliardi cavalieri che si chiamavano Cunon, Sibo, Samo, Thassilo, e con rosee e bionde castellane, che erano Liba, Garlinde, Gela, Schonetta, Williswinde?

Chi non ha letto le mille impossibili avventure nelle quali in un mondo fantastico son trascinati i cavalieri erranti alla ricerca delle bianche principesse, che fuggono fughe vertiginose attraverso foreste immense, rapite da demoni e genii malefici e che poi una gentil fata, alta un palmo ma più potente e generosa d'un gigante, fa loro ritrovare dormienti in cima ad un monte, in un letto di muschi, od in fondo al mare su un trono di corallo, di conchiglie, di perle e di gemme...?

Il Diavolo poi sul Reno è famigliare; egli posò a Teufelstein ed eresse una scala a Teufelsleiter; egli predicava nei villaggi della foresta nera; egli fu a Teufelmühle, a Teufelskädrich, a Teufelberg,

Il castello « Katz » a S.t Goarhansen.

Schönenberg ha la leggenda delle sette sorelle sfacciate che furon mutate in rocce.

Bingen ha quella del perfido vescovo Hatto che fu divorato nella Mäuseturm dai suoi sudditi trasformati in topi; leggenda che rivive ancora nella torre fatale che sta da secoli in mezzo al Reno come il simbolo del castigo di Dio per chi fa del potere strumento di perfidia.

Di fronte alla Mäuseturm il pozzo benedetto scavato da Santa Ildegarda, e dall'altra parte del Reno le magnifiche rovine di Ehrenfels, lo splendido maniero del vescovo Sigfrido.

Falkenburg ricorda la leggenda triste e gentile di Guntram e Liba.

Lorch, alla foce della Wisper, vezzosa cittadina immersa nel verde di un magnifico paesaggio, è celebre per le sue fiabe.

Essa è situata ai piedi della Scala del Diavolo, roccia che scende a picco nel fiume e che l'eroe Gilsen scalò a cavallo per cercarvi la fidanzata nascosta dai gnomi in cima al monte. Ivi la celebre fata Ave, avrebbe inventato l'arte di tessere, per rivestire di stoffa il suo amante Heppius, cavaliere romano, che troppo soffriva i rigori della Gallia.

Più a valle il Reno si restringe; a Bacharach forma nuovamente un gorgo il *Wilder Gafaehrt*. Bacharach è cittadina graziosa; i suoi vini sono celebri fin dall'antichità; il suo panorama è splendido; vi si scoprono nel verde dei colli le rovine di castelli famosi: Fürstenberg, Sonneck, Heimburg, Gutenfels ed il maniero di Sibo da Lorch che rifiutava di dare ospitalità agli gnomi nelle notti di temporale.

Boppart.

Non meno celebre è Lurley o Lore Lay, la immensa roccia favolosa che scende a picco nel fiume, cantata dall'Heine, ed abitata, narrasi, da un'oreade per la quale facevan pazzie conti, principi ed arcivescovi; ora non vi resta che un paesaggio da sogni e lo storico eco.

St. Goar ed i suoi dintorni sono indubbiamente uno dei punti più belli del Reno. Il panorama stesso di St. Goar è incantevole. La graziosa città — che è un villaggio di duemila abitanti ma si chiama città — è dominata dalle imponenti rovine di Rheinfels che emergono da un enorme mazzo di verzura, una vera foresta di erbe, di rampicanti, di cespugli giganti, divisi da stradicciole, viali, sentieri erti, rotti qua e là da dirupi che strapiombano a precipizio.

Rheinfels fu costruita nel 1250 circa dal conte Diether III di Katzenellebogen e fu fatto saltare da Napoleone. Le sue rovine che comprendono anche sotterranei immensi, danno un'idea dello splendore che deve essere regnato un tempo in quelle immense sale le cui ogive si rizzano ora spoglie d'ogni fasto ma non spoglie della maestosità che loro viene dalle proporzioni grandiose e dalle linee possenti.

In faccia a St. Goar è St. Goarhausen dominato dal *Katz* un famoso castello che incuteva terrore al *Maus*, altro non men famoso castello che si trova a Wellmich, un po' più a valle. Il gatto ed il topo si guardano ferocemente da secoli attraverso le brume del fiume, ed anche oggi che sono diventati teatro delle manifestazioni le più pacifiche che si scambia negli ozi la ricca borghesia, conservano una cert'aria di rivalità che ben rivela gli antichi odii.

La *Maus Thurm* gode una tristissima fama. Narrasi infatti che il crudelissimo burgravio di Folkenstein.....; è una delle solite crudeli leggende della prepotenza feudale.

Poco lungi da St. Goar è Reichenberg. Racconta un'altra leggenda che ivi esisteva un villaggio detto dei barbieri.

Il diavolo che era in collera con Federico Barbarossa in causa delle sue numerose crociate, si accordò una volta, che il principe doveva visitare Bacharach, con una Dalila di

Il porto di Colonia e la dogana.

quei tempi per giocargli un brutto tiro: tagliargli cioè mentre lo si sarebbe addormentato la barba, quella barba che doveva tramandarlo ai secoli più celebre che per le sue imprese guerresche,

Ma una fata — o le fate! — che amava invece Federico I e più ancora, a quanto pare, amava la sua barba, nella notte che precedette la visita del principe mise in un sacco tutti i barbieri del villaggio ed incaricò un gigante suo buon amico di portarlo il più lontano possibile.

Ed il gigante obbediente se n'andò e scaricò il sacco vicino a Reichenberg, dove sorse il villaggio dei barbieri.

Naturalmente il giorno dopo Barbarossa ebbe salva la barba, ed il diavolo rimase con un piede di naso. Così narra la favola.

chenfels, e Rolandsech e Bonn (la Castra Bonnensia di cui ci parla Tacito) patria di Beethoven, e Colonia.

Il Reno dei poeti è finito; qui incomincia il Reno dell'industria e del commercio. Qui non è più il fiume della leggenda, non è più il fiume che scorre misterioso fra le rocce favolose; qui esso si svolge ampio e luminoso ai traffici, giacchè a Colonia, porto di mare oltrechè di fiume, giungono direttamente le navi da Londra e da Pietroburgo.

Colonia, situata in quel largo piano che scende dalle Sette Montagne — nido meraviglioso delle più gentili tradizioni germaniche — e va a terminare agli emporî di Olanda, è città di ideale e di sogno, è città pratica di traffici.

Più a valle l'industria e gli affari predomi-

Da Rotterdam a Strasburgo.

***

Scendendo il Reno si lascia a sinistra Boppart, deliziosa e fresca cittadina, e si arriva al Königsthul, l'enorme trono in pietra sul quale prendevano posto l'imperatore ed i suoi sette elettori: di Boemia, Sassonia, Brandenburgo, Palatinato, Treviri, Colonia, Magonza.

Là, in mezzo alla campagna, ad aperto cielo, sotto il sole e la pioggia, assisi in rozzi sedili di pietra, gli antichi elettori di Germania, maestosi e semplici come gli eroi di Ilio sceglievano l'imperatore.

Poco più a valle si giunge a Coblenz elegante coi suoi quattro ponti sul Reno e sulla Mosella; e dopo Coblenza, Andernach, e Dranano e troveremo Dusseldorf, troveremo la Westfalia, e Ruhrort — Duisburg, il porto dei carboni, che di sola navigazione interna ha un movimento uguale a quello di tutti i porti marittimi italiani uniti insieme.

. . . .

Così il Reno compie attraverso i secoli, attraverso gli imperi ed i popoli la sua missione storica, di poesia, di bellezza, ed ora che per costante e tenace opera dei suoi figli è diventato la più ricca via di traffici del mondo, continua la sua missione civilizzatrice, apportando a milioni di uomini il lavoro ed il benessere.

MARIO BERETTA.

Rivista delle Riviste

— Sapete che cos'è l'*Ido?* Ecco una definizione calzante della *Revue:*

« L'*Ido* sta all'*Esperanto* come la moderna bicicletta sta al vecchio biciclo ».

Da ciò facilmente si desume che l'*Ido* al pari dell'*Esperanto* è una lingua convenzionale, preparata da gente di buona volontà per ridurre — con grave danno e scorno degli interpreti e dei professori di lingue straniere — l'uman genere al minimo comun denominatore dell'espressione parlata.

E si desume inoltre che tra *idisti* ed *esperantisti* non vi deve essere troppo buon sangue.

L'*Ido* è una modificazione dell'*Esperanto* nell'intento di rendere questa lingua un poco più masticabile e meno miagolante. Pare che gli innovatori vi siano riusciti. In tutti i modi però, dice l'articolista della *Revue*, non è da escludersi il caso in cui la nuova lingua possa alla sua volta essere passata al vaglio per una ulteriore riforma.

L'eterna legge dell'evoluzione governa dunque anche le lingue convenzionali, ma con una misura ben più rapida e brutale. Siamo noi sicuri, scegliendone una per i nostri comodi, di non essere costretti a tornar daccapo allo studio, dopo pochi mesi, per poter apprezzare gli *errata-corrige* introdotti nelle grammatiche ?

Frattanto così l'*Ido*, come l'*Esperanto*, come tutte le altre lingue internazionali, servono magnificamente alle polemiche che imperversano sui varî giornaletti volapuchiani e ad esprimere le impertinenze di conio vecchio e di nuovo conio che dai varî campi, i combattenti si scaraventano reciprocamente...

— Com'è noto l'aeroplano, del quale tutti oggigiorno si occupano e che ha risolto il vitale problema del volo meccanico, utilizza uno dei principî su cui è basato il volo degli uccelli. I volatili, sopratutto quelli che hanno una grande estensione d'ali, una volta sollevati nell'aria, si servono dell'impulso ottenuto dal remeggio delle penne, per fare delle lunghe « scivolate » — è la parola — sugli strati atmosferici, con le ali aperte e ferme, come le colombe dantesche.

Il *Je sais tout*, pubblica un notevole articolo, intercalato di originalissime fotografie, in cui si dimostra come gli uccelli di gran peso, quali ad esempio le cicogne, non possono levare il volo di colpo e siano costretti a prendere lo slancio correndo durante un certo tratto colle zampe a terra e le ali aperte.

Quasi la stessa cosa fanno gli aeroplani fino ad ora inventati. Ma, come si vede, è questa una deficienza abbastanza... naturale, poichè dal momento che la cicogna è a buon diritto annoverata fra i volatori più gagliardi e resistenti.

— Fra i diversi ricordi di Wagner che la *Nuova Antologia* riporta da un libro di Neumann, recentemente pubblicato in Germania, v'è questo curioso aneddoto:

L'autore parla d'un cavallo divenuto famoso negli annali del teatro. « Al tempo del mio breve soggiorno a Monaco — egli scrive — avevo assistito ad una prova scenica del *Crepuscolo degli Dei* ed avevo visto alla fine dell'opera, il celebre salto nel fuoco di Teresa Vogl. Il cavallo, già favorito dal re Massimiliano, possedeva un istinto incredibile per la sua parte di Grane, la sola funzione che ormai si chiedesse da lui. Quando si avvicina il momento in cui *Brunhilde* doveva gettare il suo grido: « Hein Grane! » l'animale diveniva inquieto, e si metteva a soffiar fortemente, ed a stampare in terra la zampa. Ed all'ultimo grido: « A te il mio ultimo saluto, *Sigfrido* », egli si volgeva rapidamente sul fianco e traversava la scena al galoppo per dirigersi verso il rogo acceso; a metà della corsa, Teresa Vogl, *Brunhilde*, si slanciava sul corsiero tenendosi alla criniera, e sembrava così precipitarsi con lui in mezzo alle fiamme. Teresa Vogl mi confessò che sebbene ella fosse una provetta amazzone, non poteva eseguire la scena che con quel solo cavallo, la cui intelligenza aveva del prodigioso; ella aggiunse che si era tentati, vedendolo, di attribuirgli una vera percezione musicale. Esso eseguiva ogni volta il medesimo galoppo, alla fine dell'opera, sempre alla stessa battuta, senza che si dovesse fargli un cenno ».

— I giovani nipponici sono entusiastici cultori dello *sport* in tutte le sue forme. Oltre alla lotta nazionale — pubblica l'*Outlook* — al Jiujitsu, ed alla scherma, Ken-jitsu, si danno all'equitazione, al nuoto, al canottaggio ed ai giuochi occidentali di nuova importazione, come il *foot-ball*, il *tennis*, il *cricket*, ecc. Manca tuttavia completamente quello spirito di esagerata rivalità fra università e collegi diversi che contribuisce tanto a mantenere vivo lo *sport* in Inghilterra e negli Stati Uniti, come manca del tutto il *professionismo* sportivo. Più d'ogni altro *sport* è in onore il podismo. Quasi tutti gli studenti, all'epoca delle vacanze, formano piccole comitive ed intraprendono lunghe escursioni pedestri. Non è raro vederne alcuni armati di piccole *Kodaks*, colle quali prendono vedute dei luoghi più pittoreschi attraversati, poichè il sentimento estetico è vivissimo nei giapponesi. Da ciò appare evidente che questo popolo è dotato più di qualità turistiche che non di qualità sportive veramente intese.

— E' questa l'epoca degli scavi. Le antiche civiltà sepolte, vengono alla luce e ci parlano di popoli scomparsi, d'arti già evolute in remotissime età.

Ora è la volta del Turkestan nelle cui sabbie profonde andarono sommerse le città ricche e popolose che crebbero lungo le vie commerciali fra la Mesopotamia, la Brattriana e l'Impero Cinese.

La sabbia che aveva ricoperto ogni cosa dopo le distruttrici invasioni mongoliche, aveva anche tutto conservato. Sui muri dei palazzi e dei templi si rinvennero affreschi mirabilmente vivi, corpi di monaci mummificati, quadri di scene religiose, costumi di uno strano modernismo dopo dodici secoli di tempo. Appariscono dei signori vestiti di corpetti stretti alla persona e con la spada dritta passata traverso la cintura, com'era di moda in Occidente nel Medioevo. Per virtù di queste scoperte ora gli studi delle arti plastiche cinesi e giapponesi diventano assai più facili e sicuri.

Così un articolo di *Hebdo-Debats* tradotto da *Minerva*.

— La funzione che i dirigibili sono chiamati a compiere nella guerra futura sono tali e di tanta importanza che nessuno può trascurarli.

Così *Die Umschau* reca in un articolo di un tecnico in cui si esaminano gli effetti derivanti in un conflitto dall'introduzione di questo strumento formidabile di lotta.

Nella battaglia che gli eserciti di terra sarebbero costretti a combattere contro le flotte aeree tutti i vantaggi sarebbero per queste ultime.

L'invenzione e l'impiego d'esplosivi leggerissimi darebbero alle aeronavi una incalcolabile e terribile riserva di mezzi distruttivi. Mentre d'altro canto le artiglierie di terra non potrebbero colpire i dirigibili se non di giorno poichè nell'oscurità anche a piccola altezza un pallone si confonde col cielo. Di giorno poi c'è sempre il pericolo che gli artiglieri vadano a colpire coi proiettili le loro stesse truppe, poichè. lanciati verso l'alto, presto o tardi ricadono a terra.

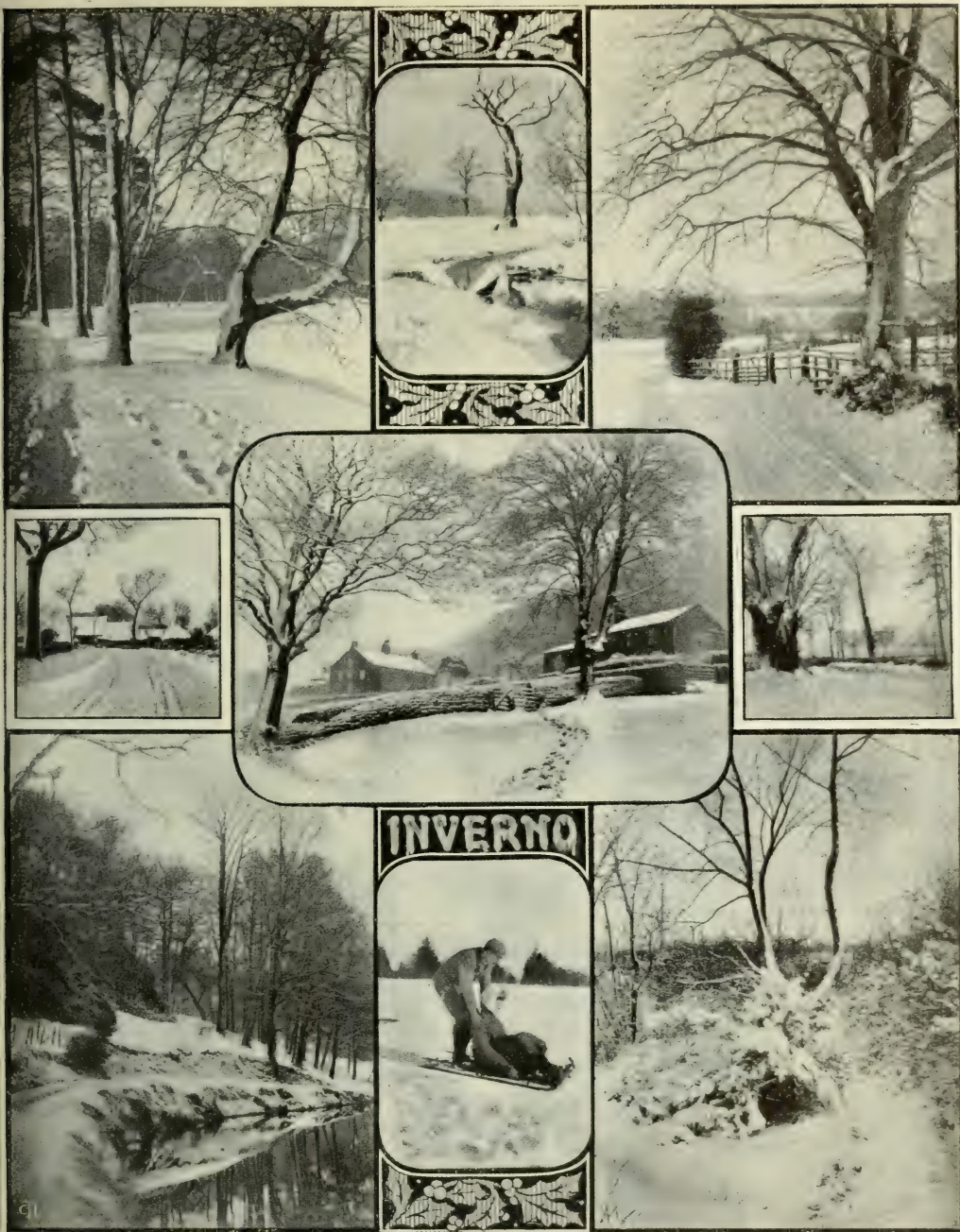
Perciò, un pallone il quale si trovi al di sopra del centro delle posizioni nemiche è perfettamente al sicuro da ogni tentativo di bombardamento.

— La Villa Falconieri che è la più antica e la più ricca fra le ville di Frascati è stata recentemente acquistata dal banchiere tedesco Mendelssohn Bartholdy e donata pare all'Imperatore Guglielmo.

C'è chi dice che la villa sia stata comprata direttamente dal Kaiser con l'espediente d'un prestanome, iniziativa suggeritagli da Riccardo Voss, il poeta e romanziere tedesco innamorato dell'Italia, che in quella villa esplicò gran parte della sua attività letteraria.

Riccardo Voss, scrive la *Rivista di Roma*, venuto in Italia, scelse come sua residenza abituale Frascati ed ivi occupò per lunghi anni un appartamento della Villa Falconieri per autorizzazione del Cardinale Rampolla.

Egli chiama la Villa la *passione più gagliarda della sua vita* ed il palazzo la sua *casa di luce*.

« Benedetta sia l'ora — egli esclama — in cui fuggendo la folla ed il tumulto di Roma presi la via di Frascati! Più benedetto ancora il momento in cui, varcato il magnifico portico del Vignola, entrai nel cerchio magico della più antica villa di Frascati: la più antica, la più abbandonata, la più fantastica! »

C'è chi si lamenta dell'inverno sotto il rapporto del turismo e dello sport e chi lo calunnia con la scusa dell'estetica. E' un'ingratitudine. Noi non staremo a ripetere quali nuovi svaghi e quali nuovi mezzi di trasporto offra la fredda stagione, tanto allorchè il freddo secco e sereno congela le acque presentando ai pattinatori la pista eguale e lucente del ghiaccio, quanto nei giorni di neve in cui i paesaggi d'Italia acquistano un fascino inconsueto ed i corpi e gli animi si preparano alle gioie della slitta ed alle ebbrezze dello sky. Ma abbiamo voluto segnalare ai nostri lettori quale profonda e serena poesia di quadri in questa stagione l'obbiettivo d'un dilettante fotografo diligente ed appassionato possa sorprendere e fissare.

IL TOURING PER GLI ALPINISTI.

Quarantacinque Monografie di segnalazioni in montagna.

E' permesso?

Le monografie sono appena tornate dalla tipografia ed odorano ancora di stampa. Domandano modestamente di essere presentate alla grande famiglia dei soci.

Non sono una pubblicazione di grande pretesa, ma in compenso sono praticissime e costano poco. Il loro annuncio è passato quasi inosservato ai soci: sono uscite, così, quietamente come nel gran silenzio della montagna si sono andate completando le segnalazioni a minio che dovevano formarne la materia.

Uscire nel cuor dell'inverno con delle monografie per escursioni alpine potrà sembrare a qualcuno una uscita estemporanea; specie se questo qualcuno non ha saputo ancora convertirsi al verbo dell'alpinismo invernale predicato qualche mese fa su queste pagine dall'ottimo signor Brasca. Ma non è certamente un male. Ora fa freddo e si sta bene vicini al fuoco: ma si pensa ugualmente con piacere — con qualche rimpianto, anzi — che non ha però nulla di amaro — alla montagna; alla buona montagna che ci ha permesso, fosse anche per un giorno solo, di toglierci al frastuono della città, all'afa delle vie affollate, per andare su su, senza noie e senza pensieri, a perderci nel verde dei boschi, a spaziare lo sguardo negli orizzonti cristallini ed immensi.

Nostalgia della montagna che per amor di contrasti viene appunto quando la montagna è meno accessibile. Come si ricordano bene allora, anche nei particolari, le aspre mulattiere, i sentieri che si snodano nei castagneti o costeggiano il ciglio delle gole anguste e profonde, tonanti, al basso, del rumore dell'acqua che si infrange contro i massi!

Come si ricorda la solitudine verde dei pascoli e dei valichi, l'ospitalità dei casolari alpini — le lunghe soste a considerare ad una ad una le cime del panorama immenso — in un riposo assoluto della mente e del corpo...

***

Le monografie delle segnalazioni in montagna, una volta conosciute ed apprezzate dai soci, dovranno diventare per gli amatori del turismo in montagna quello che sono state e sono, per i ciclisti, le monografie stradali del Touring e le guide itinerarie Bertarelli.

Lo scopo delle monografie di segnalazioni in montagna è quello di offrire una guida precisa, sicura, pratica all'escursionista. Esse non si limitano a portare aridamente i richiami alle segnalazioni a minio sul percorso dell'escursione, segnalazioni che appunto costituiscono la materia delle monografie. Ma accompagnano il turista durante tutta la gita, dandogli ogni indicazione possibile perchè egli, senza il sussidio di guida, possa raggiungere nel più breve tempo e per la più breve via la meta. Chiunque ha famigliarità di escursioni in montagna — parliamo di semplici escursioni, non di imprese alpinistiche che escono dalla competenza delle monografie — sa per esperienza l'imbarazzo in cui mille volte il turista si trova di fronte a due sentieri che sembrano portare ugualmente nella buona direzione: sa la noia dei lunghi percorsi senza trovare una fontana per dissetarsi: sa quanto è prezioso conoscere se nelle vicinanze un casolare, una capanna, un rifugio gli possono dar ricovero e ristoro.

Le nuove monografie provvedono a tutto questo: prendono per mano il turista alla partenza dal centro escursionistico, e lo portano su su alla vetta, al valico, o al rifugio che vuol raggiungere. E non si deve credere che la monografia sia un cicerone muto. No: anche durante il percorso essa dà al turista mille notizie interessanti: gli dice come si chiamano i monti che si vede d'intorno: lo consiglia a portarsi un po' più in su, un po' più in giù della strada se vuol godere un panorama magnifico: lo avverte che nel tal casolare, nella tal casera può trovare del buon latte e del pane fresco di otto giorni.

Insomma, il turista invece del solito ragazzotto che gli dovrebbe servir di guida e che gli corre sempre mezzo chilometro davanti, come se salisse per conto suo, ha nella monografia la più sicura guida per godere senza preoccupazioni le infinite bellezze e le infinite risorse della montagna. Nessuna speciale preparazione occorre: chiunque può improvvisarsi alpinista e, col corredo di una monografia e di un paio di gambe discrete, può prendersi il gusto di guadagnare quelle medesime cime che per lunga serie d'anni s'è contentato di ammirare nelle giornate serene — come meta non così facilmente raggiungibile — dalla città natale.

***

Come sono nate le monografie?

Da principio c'erano solamente le segnalazioni. Vale a dire, alcune Società alpinistiche — sporadicamente e senza ordine prestabilito — si incaricavano di far segnalare a minio dai loro soci, determinati itinerarî che così potessero offrire ai turisti il modo di raggiungere la meta senza tema di sbagliarsi. Ma accadeva per lo più che i turisti, non sapendo il significato o le direzioni dei segni, non ne potessero tener conto: accadeva anche che incrociandosi la strada segnalata con un'altra pure appartenente ad un itinerario già segnalato, rimanessero in dubbio sulla direzione da prendere. I segni per lo più si assomigliavano tutti; maggiore quindi la difficoltà di seguire con sicurezza l'itinerario fissato.

I primi accordi per la pubblicazione di speciali monografie, per alcuni itinerarî segnalati — avvennero tra il Touring ed una benemerita Società che già molto aveva fatto e tutt'ora fa per rendere popolare l'alpinismo di media portata: la *Società Escursionisti Milanesi*. Vennero così pubblicate alcune monografie di escursioni sulle Prealpi lombarde: monografie che, ristampate e rimodernate, fanno parte della serie che ora il Touring annuncia ai soci.

Ma il lavoro non poteva certo arrestarsi qui. Occorreva riunire le forze delle Società maggiormente interessate al compimento di un programma organico di segnalazioni in montagna. E così sorse l'idea di un *Consorzio* che effettivamente si costituì nel 1907 presso il Touring sotto il nome di *Consorzio per le segnalazioni in montagna* e del quale facevano parte il Touring, il Club Alpino (Sezione di Milano), la Federazione Prealpina e la Società Escursionisti Milanesi; si aggiunse poi la Sezione di Monza del Club Alpino Italiano.

Il Consorzio di cui venne già data notizia sulla *Rivista*, emanò uno statuto ed un regolamento per l'esecuzione delle segnalazioni. Un

onsiglio composto di tre delegati per ciascuna elle Società consorziate è incaricato di dare ttuazione e propaganda al programma del Conorzio. Il Touring si assume la pubblicazione elle monografie eseguite sotto gli auspici del onsorzio.

Il Ministero della Guerra, interpellato dal onsorzio se avrebbe concesso ai reggimenti lpini, nelle loro frequenti escursioni, di colıborare al programma del Touring compiendo egnalazioni e redigendo le relative monografie, derì alla richiesta, compatibilmente alle esienze di indole strategica. Così nel Consiglio el Consorzio entrarono i rappresentanti dei ette reggimenti alpini, ai quali il Touring sente ui di tributare parole di viva riconoscenza per contributo prezioso dato alla propaganda delle egnalazioni.

***

Ma un nuovo avvenimento era destinato a are un insperato impulso all'opera del Conorzio.

Il D.r Guido Ravà Sforni, benemerito Console i Mantova, in una delle sue frequenti visite al ouring, aveva espresso il desiderio di persoalmente contribuire al miglior successo di qualhe iniziativa del Sodalizio, ed avuta notizia el programma dal Consorzio, volle con atto unifico dare il suo appoggio alla propaganda elle segnalazioni destinando la somma di mille re per un *Concorso*, le cui modalità sarebbero tate da fissare dal Consiglio del Consorzio.

Un regolamento venne rapidamente redatto diffuso tra gli interessati. I risultati non tararono a rivelarsi. Alla chiusura del *Concorso* 30 novembre 1908) trentun monografie si erano ggiunte alle quattordici che il Consorzio aveva ià pubblicate. Monografie che ora, come si è etto sopra, sono già stampate e che verranno ıesse in vendita a condizioni di favore per asicurarne la maggior diffusione, secondo gli inendimenti del Consorzio e del benemerito doatore, al nome del quale il Consorzio stesso a voluto che il Concorso si intitolasse.

Il Concorso Ravà Sforni, era stato aperto er tre categorie di concorrenti: la prima, di lpinisti; la seconda, di ufficiali e sottufficiali lpini; la terza di albergatori e di Società di abellimento.

Il Concorso non potè essere annunciato uffiialmente e reso noto agli interessati che a staione inoltrata. Per questo la partecipazione deli alpinisti e degli albergatori e Società di abellimento fu necessariamente ristretta. E' certo erò che rinnovandosi il Concorso anche per l 1909, i risultati saranno ugualmente ottimi er tutte le categorie. Notevolissima, come si detto sopra, fu la collaborazione dei reggiıenti alpini, per la propaganda attiva fatta lai rappresentanti dei reggimenti stessi in seno l Consorzio.

Il Consiglio del Consorzio, chiamato in sua ltima seduta a decidere per la nomina della iuria del Concorso, nominò i signori: dottor uido Ravà Sforni, comm. L. V. Bertarelli e ol. cav. M. Raffa. La Giuria si riunirà tra breve er assegnare, a termini di regolamento, le preıiazioni.

***

Le quarantacinque monografie sin qui pubbliate offrono al turista un programma magnifico li escursioni.

Dell'Appennino ligure (due itinerari interesantissimi: al Monte Ebro, per cura del signor Iorlacchi; alle Capanne Carrega, per cura del dott. Uziel, console del Touring); alle Alpi Marittime; ai Monti Ossolani; alle Prealpi del Comasco, del Lecchese e della Valtellina; alle Alpi Carniche (7 monografie, dovute al II ed al VII reggimenti Alpini), è un succedersi di splendide escursioni accessibili a qualunque modesta abilità di alpinista.

I Gruppo:

1. Monte Laurasca (Federazione Prealpina).
2. Cicogna — Vetta della Laurasca (id. id.).
3. Zuccone di Campelli (id. id.).
4. Cistella (id. id.).
5. Cornizzolo (id. id.).
6. Corni di Canzo (Società Escursionisti Mil.).
7. Monte Cistella (da Varzo) (id. id.).
8. Sasso Gordona (Società Alpinisti Monzesi).
9. Piano di Devero (Società Escursionisti Mil.).
10. Pizzo S. Pio (id. id.).
11. Dalla Grigna mer. alla Grigna sett. (id. id.).
12. Resegone (id. id.).

II Gruppo:

13. Monte Bregagno (Società Alpinisti Monzesi).
14. Monte Ebro (Società Escursionisti Milanesi).
15. Monte Palanzone (id. id.).
16. Passo d'Emet (ten. E. Polli del V Alpini).
17. Cortisella Chiesa (ten. Perretti del V Alp.).
18. Fontana — Pizzo d'Ormea (march. Di Peco del I Alpini).
19. Chiesa di Pesio — Monte Basimauda (id. id.).
20. Limone Piemonte — Monte Basimauda (id.).
21. Alpe Painale S. Antonio (ten. Perretti V Alp.).
22. Frabosa Soprana - Mondolè (march. Di Peco del I Alpini).
23. Passo Sette Crocette (ten. Villa del V Alp.).
24. Zone Monte Guglielmo (ten. Spelta del V Alpini).

III Gruppo:

25. Colle di S. Zeno (cap. Adami del V Alpini).
26. Passo di Basamorto (Soc. Esc. Mil.).
27. Piano di Bobbio (cap. Musso del V Alpini).
28. Bocchetta d'Olino (ten. Polli del V Alpini).
29. Monte Bertiaga (ten. Faracovi del VI Alp.).
30. Monte Crostis (ten. Bes del II Alpini).
31. Sella di Ravascletto (id. id.).
32. La Grona (signori Desio e Camesasca).
33. Monte Pozof (ten. Bes del II Alpini).
34. Monte Zoncolan (id. id.).
35. Chiesa — Passo del Confinale (ten. Ferrero del V Alpini).
36. Passo d'Angeloga (sottotenente Napoli del V Alpini).

IV Gruppo:

37. Bagni del Masino — Capanna Badile (capitano Musso del V Alpini).
38. Livigno — S. Giacomo di Fraele (sottotenente Di La Fontaine del V Alpini).
39. Campo Pedrona (cap. Almasia del V Alpini.)
40. Passo Pedrona (cap. Almasia e ten. Chiodo del V Alpini).
41. Sella Chiazutan (ten. De Negri del VII Alp.)
42. Chiesa di S. Floriano (id. id.).
43. Capanna di Carrega (dott. Roberto Uziel console del T. C. I.).
44. Passo Saline (sottotenente Nasalli Rocca del V Alpini).
45. Forcella Bioichia (ten. Bes del II Alpini).

Le monografie separate sono messe in vendita a **cent. 10 cadauna.**

I primi tre gruppi di 12 monografie sono messi in vendita a **L. 1** cadauno. Il quarto gruppo, ancora da completare, è messo in vendita a **cent. 75.**

Alle Società alpinistiche che faranno acquisto di monografie per la distribuzione ai proprî soci esse verranno cedute a **L. 5** al cento.

BIBLIOTECA.

Aristide Baragiola, *La casa villereccia delle Colonie Tedesche Veneto-Tridentine,* con raffronti, peregrinazioni folcloriche, 268 illustrazioni. Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1908.

E' una di quelle splendide e voluminose monografie in cui la Ditta bergamasca s'è resa per tanti titoli nota e benemerita.

L'argomento è allettante sia per lo spiccato interesse turistico, sia per la copia di dati originali e pratici che offre. La regione illustrata, cara a tanti nostri soci per fascino di ricordi e di paesaggi incantevoli, vien considerata sotto un punto di vista non certo trascurabile per l'estetica ed il *comfort.*

Il volume si presenta nella solita veste nitida e lussuosa, intercalato da numerose vignette dimostrative che ne rendono più facile ed attraente la lettura.

Etienne Taris, *L'automobile et les armées modernes.* Paris, H. Dunod et Pinat, Editeurs, 49 Quai des Grandes Augustins.

Ora che lo *sport* del volo sembra voler cacciare di nido quello dell'automobile di cui è figlio legittimo e recente — la carrozza senza cavalli viene ad assumere una funzione essenzialmente pratica. L'utilizzazione dell'automobile da parte degli eserciti è un quesito ponderato e dibattuto anche in Italia. Esso esorbita per la sua portata dai limiti dello *sport* e della tecnica e meriterebbe d'essere letto e meditato questo studio del Taris che gitta nuova luce sull'argomento e che tratta anche degli aeroplani e dei dirigibili.

R. E. Peary, comandante della Marina da Guerra degli Stati Uniti. *Plus près du Pole.* Paris, Librairie Hachette e C.ie, 1909.

Gli italiani che hanno tenuto dietro con ansia ed ammirazione alle audaci imprese d'un valoroso Principe della nostra Dinastia, non potranno a meno che accogliere con simpatia questa nuova ed interessantissima pubblicazione della grande Ditta parigina.

Il libro, ponderoso per volume, mentre è un resoconto preciso in forma di diario, del viaggio, è scritto in una forma chiara ed avvincente, talchè la lettura ne è resa facile e dilettevole. La superba veste tipografica e le illustrazioni, a cui la nitidezza e l'evidenza accrescono il raro valore documentario, completano il pregio di quest'opera.

Michelange. L'ouvre du maitre. Peinture. Sculpture. Architecture. Ouvrage illustré de 169 gravure. Hachette et C.ie, Paris.

Se quest'opera, che è fra le meglio riuscite della collezione dei classici dell'arte pubblicata dalla Ditta Hachette, non contenesse altro che le illustrazioni, basterebbe questo a renderla ricercata, costituendo di per sè un magnifico e completo *album* artistico, del grande Maestro nostro. Infatti le illustrazioni si fanno notare per splendida evidenza e fedeltà di riproduzione e riportano non soltanto le opere celebri, ma anche quelle mal note, gli schizzi, gli studi, gli abbozzi.

Il tutto è poi completato da una breve e succosa monografia sulla vita ed i capilavori di Michelangelo.

Arnold Goffin, *Pinturicchio.* Les grands artistes. Leur vie, leur oeuvre. Biographie critique illustrée de 24 reproductions hors texte. Paris, Librairie Renouard, Henry Laurens, editeur, rue de Tournon, 6.

Chi ha visitato l'Italia e tiene ad avere un ricordo delle sue più delicate impressioni artistiche, dovrebbe leggere e conservare questo volume che è uno tra i più simpatici della serie con cui la Ditta Renouard, rendendo omaggio all'arte, ha onorato i nostri sommi artefici.

Il volume non potrebbe essere più completo, tanto nei riguardi del testo, redatto da autore di grande coltura e gusto, quanto in quelli delle illustrazioni che riproducono felicemente le delicate fantasie di questo elegantissimo fra i pittori dell'epoca.

La Storia del Risorgimento italiano dalla immaginazione del tempo. P. Luzzietti, piazza Aracoeli, 16, Roma.

Più che in tanti ponderosi volumi scritti, la storia la si legge ed impara nei dipinti e nei disegni del tempo.

La Ditta Luzzietti, in occasione del 50° della proclamazione del Regno, ha pubblicato varie ed interessantissime serie di cartoline illustrate riproducenti stampe, caricature, dipinti in cui è narrato un secolo intero di nostra storia.

L'edizione è di 1000 esemplari. Finora ne sono uscite due serie. Avanti, gli amatori di belle ed economiche collezioni.

Jean de Foville, *Pisanello et les medailleurs italiens.* Studio critico della serie « Les grands artistes ». Paris, Librairie Renouard, Henry Laurens, éditeur, 6 rue de Tournon.

L'autore, sotto-bibliotecario al Gabinetto delle medaglie della Biblioteca nazionale, è senza dubbio un'autorità in materia. L'opera sua, degna in tutto dell'attraente soggetto, reca, con bellissimo rilievo riprodotte, le principali medaglie in cui si rese celebre anche in questo ramo l'arte italiana di tre grandi secoli.

Ora sopratutto che lo *sport* ed il turismo sembrano accennare ad una rinascita della plastica, questo libro assume un nuovo titolo d'interesse.

A.-Sainte-Marie-Perrin, *Bale, Berne et Genève.* Les villes d'Art célèbres. Paris, Librairie Renouard, Henry Laurens, éditeur, 6 rue de Tournou.

Anche questa, come le precedenti è un'opera pregevole ed indispensabile pel turista buongustaio. Il miglior cicerone durante i pellegrinaggi artistici dobbiamo sceglierlo non fra coloro che parlano, ma fra quelli che scrivono. Se essi, come l'autore, hanno coscienza e sapere, otterranno di farvi pensare e sentire e di aumentare il patrimonio della vostra coltura.

Louis Hourticq, *La peinture des origines au XVI siècle.* Ouvrage illustrée de 171 gravure. Paris, Librairie Renouard, Henry Laurens, éditeur, 6 rue de Tournon.

Quanti manuali di storia dell'arte noi conosciamo che siano ad un tempo chiari, completi ed economici? Pochissimi. In Italia forse nessuno. Questo dell'Hourticq riunisce tutti e tre gli attributi citati e raccoglie in sè la riproduzione dei capilavori segnanti la linea dell'evoluzione artistica nelle diverse epoche e presso i diversi popoli, dai dipinti preistorici delle caverne ai quadri del Veronese e del Tiepolo.

L'artista, il dilettante, il critico, l'intelligente insomma, non dovrebbero mancare di procurarsi questo volume.

L'aeroplane des frères Wright. Historique, experiences, description. Avec une plance de dessins originaux. Berger-Levrault et C., éditeurs. Paris, rue des Beaux Arts, 5-7.

Quali furono i primi volatori del mondo? I fratelli Wright, senza dubbio. Essi, avanti ogni altro, diedero prova di servirsi praticamente d'una macchina aerea.

E' quindi assai importante per la storia contemporanea conoscere le vicende di questa grande invenzione e la tecnica del mirabile ordigno, che in questo libro è spiegata in modo piano ed accessibile perfino ai profani.

L. Pezet, *De la restitution du plan* au moyen de la téléphotographie en ballon, avec 37 figures. Berger-Levrault et C., éditeurs, Paris, rue de Beaux Arts, 5.

Il Pizet, studioso capitano del Genio francese ha trattato con somma perizia e con nutrita coltura l'austero e nuovo argomento, il quale apre vasti orizzonti alla moderna tattica militare. Le figure dimostrative intercalate al testo rendono meno ostica ed anzi servono a facilitare la comprensione del testo.

L'attualità nell'imagine.

I giuochi olimpici a Stokolma.

Gara di pattini a vela. Gara di sky a cavallo.

Panorama di Pau,
ritiro e luogo d'esercitazione dei Fratelli Wright.

Orville Wright colla sorella Kate
in viaggio per l'Europa.

La Lapponia sulle Alpi.

I cani vengono usati nella stagione invernale,
come bestie da tiro.

Sports invernali.

Una scivolata spettacolosa a Chamonix.
(Fot. Brocherel).

Il turismo attraverso la legislazione

La nostra Rivista *apre questa nuova rubrica, perchè il turismo ha ormai acquistato tale una importanza nella vita sociale che i poteri pubblici sono costretti a non più trascurarlo sia che si tratti di incoraggiarne lo sviluppo, sia di frenarne gli abusi.*

Molte notizie utili all'industria ed allo sport *turistico, sono del tutto ignorate, e di molti progetti di legge non si ha cognizione che quando sono già stati approvati dal Parlamento senza che gli interessati siano riusciti a far sentire la loro voce.*

Abbiamo quindi incaricato il cav. Italo Bonardi, nostro solerte console a Roma, che per la posizione che occupa è più d'ogni altro in grado di raccogliere tutte queste notizie e di darci nozione di tutti i progetti legislativi e ministeriali che interessano il turismo. E ce ne sarà per tutti; automobilismo, ciclismo, navigazione interna, educazione fisica, notizie utili per le nostre esportazioni, concorsi a premi, tutto infine quello che nelle pubblicazioni ufficiali si trovi abbia riferimento al turismo; così, sapendo quello che i poteri pubblici hanno finora fatto, potremo anche domandare quello che non hanno fatto e devono fare.

Contravvenzioni ai senatori automobilisti.

Il Senato del Regno si è dovuto riunire in Alta Corte di Giustizia per giudicare delle contravvenzioni automobilistiche, perchè secondo l'articolo 37 dello Statuto del Regno esso è l'unico Corpo competente a giudicare dei reati imputati ai suoi membri. Fu la prima volta che l'Alta Corte si dovette occupare di turismo, ma seppe ispirarsi a criteri così liberali, quali noi ci augureremmo avessero tutti i nostri giudici.

Il senatore Colleoni era imputato di avere contravvenuto all'art. 67 del Regolamento di Polizia Stradale essendo passato il 24 settembre 1908 per il territorio di Braganze a velocità superiore a quella permessa. Egli si presentò il 14 dicembre 1908 innanzi a l'Alta Corte senza avvocato, sostenendo che la sua automobile in quel giorno era in riparazione a Milano. Provò ciò con testimoni e il Pubblico Ministero chiese l'assoluzione.

Il senatore Mangiagalli era imputato della stessa contravvenzione per avere attraversato l'11 luglio 1908 a velocità eccessiva il territorio di Baveno. L'avvocato del Mangiagalli sostenne che la vettura andava a mediocrissima velocità e, dato anche che l'imputazione fosse stata vera, doveva colpire lo *chauffeur* non chi era nella vettura. Il proprietario avrebbe se mai dovuto rispondere in sede civile per il quasi delitto non già in sede penale. Il Pubblico Ministero però concluse per l'accertamento della responsabilità.

La Commissione permanente d'accusa del Senato propose invece l'assoluzione di entrambi per inesistenza di reato e l'Alta Corte li mandò assolti.

Importante progetto di legge in materia automobilistica presentato al Reichstag.

Al Parlamento germanico è stato presentato un disegno di legge che regola per tutto l'Impero la vigilanza sulle automobili. Fra le disposizioni più importanti abbiamo quella sulla responsabilità civile dei possessori d'automobili per renderli responsabili dei danni che arrecano ai terzi, mentre ora era necessario provare la colpa del padrone e praticamente la vittima di un sinistro automobilistico veniva a mancare dell'indennizzo.

Il progetto stabilisce un limite massimo d'indennizzo (50 marchi per il caso di morte) e solo nel caso di colpa o dolo l'indennizzo può essere maggiore. E' la teoria del *rischio professionale* trasportato dal campo degli infortuni sul lavoro in quello delle automobili!

Il disegno di legge ha pure disposizioni per il rilascio delle licenze d'automobili portando a tre mesi di carcere la pena di chi ne è privo, ed il ritiro della licenza ai non idonei. Si pensa inoltre di diffondere le scuole di conducenti e di rendere più severo l'esame.

Bonifica delle Cave di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie.

La nostra benemerita Associazione ha da tempo iniziato la pubblicazione delle *Guide di linee ferroviarie* per indicare ed illustrare quanto si può vedere dal treno: paesi, edifizi, panorami: tutto ciò che può interessare e colpire il turista appassionato. Quando si è in ferrovia il nostro sguardo vola lontano e si sforza di vedere alla maggiore distanza le bellezze notevoli del nostro paese, ma quando, stanco e distratto, si vuole riposare da vicino, è con un senso di pena e di dolorosa meraviglia che il viaggiatore scorge fossati e paduli spesso ripieni di acqua putrida e salmastra. Ciò dipende dalle cave di prestito e di sterro che vennero effettuate per formare il tracciato ed il suolo stabile su cui poggiano le linee, senza che alcuno siasi curato di colmarle lasciandole divenire stagni e depositi di acqua piovana infetta.

Fu quindi ottima l'idea dell'on Cottafavi di presentare al Parlamento un progetto di legge, fino dal febbraio 1905, per rimediare a questo inconveniente. Il progetto però non ebbe seguito e sarebbe da augurarsi che presto divenisse legge, non solo per ragioni d'igiene e per incoraggiare la bonifica agraria, ma anche per ragioni di estetica e di decoro perchè è doloroso che i forestieri che percorrono la nostra penisola debbano assistere ad uno spettacolo tanto triste ad un abbandono inescusabile.

Il progetto di cui parlo farebbe obbligo agli Enti ed ai privati possessori di questi terreni, di attuare le necessarie bonifiche per mettere le cave stesse in condizione di buona coltivazione e d'igiene; nel caso che i proprietari non ottemperassero a quanto è disposto, il terreno sarebbe multato prima, poi venduto all'asta pubblica.

Commercio italiano di automobili cogli Stati Uniti.

Dalle statistiche federali americane si rileva che nell'ottobre scorso noi importammo negli Stati Uniti 48 automobili per il valore di 90 000 dollari di fronte a 1 per il valore di 3000 dollari importata nell'ottobre 1907.

Durante i primi dieci mesi dell'anno scorso ne erano state importate 213 (dollari 435 000) di fronte a 71 (dollari 21 000) importate nel corrispondente periodo dell'anno precedente; se si pensa alla crisi delle nostre esportazioni queste cifre sono abbastanza confortanti.

Le automobili in Turchia.

Le condizioni irregolari in cui si è trovata finora la Turchia e la mancanza di strade adatte hanno sempre ostacolato l'introduzione delle automobili nell'Impero, ne è da sperare alcun sviluppo industriale immediato in tale proposito. Dopo la rimessa in vigore della costituzione, sebbene non sia stato revocato il divieto, la polizia *tollera* che le automobili circolino nelle strade di Costantinopoli. Auguriamoci che colle libertà costituzionali, l'impero ottomano consacri anche la libertà del turismo!

Nel numero di Marzo pubblicheremo un articolo " TURISMO MUSICALE „ del Prof. L. M. Tedeschi, del R. Conservatorio Verdi di Milano.

Automobili e contravvenzioni.

Gli ufficiali tecnici Comunali e Provinciali possono accertare contravvenzioni alle norme del Regolamento di polizia stradale 8 gennaio 1905 e redigere i relativi verbali, unicamente per quei fatti che violano quelle disposizioni che il loro ufficio è tenuto a vigilare.

Non è quindi in facoltà di detti ufficiali elevare contravvenzioni per inosservanza delle norme che regolano la circolazione dei veicoli sulle pubbliche strade.

Sentenza, 19 novembre 1908, della R. Pretura di Orbassano, nella causa penale conte Rignon cavaliere Vittorio, di cav. Enrico e di Cigala contessa Irene, nato e residente a Torino, imputato: 1. del reato previsto dagli articoli 89 e 102 del Regolamento di polizia stradale 8 gennaio 1905, per non avere in Piossasco, il 28 settembre 1908, ottemperato all'intimazione di fermare l'automobile 63-794, fattagli dall'ufficiale tecnico F. geom.; 2. del reato previsto agli articoli 67 e 103 lettera *A* del citato Regolamento per avere nelle stesse circostanze di tempo e luogo, spinto verso l'abitato di Piossasco il suo automobile a velocità maggiore di 12 chilometri all'ora.

In fatto: La mattina del 29 settembre 1908, il signor geom. F. impiegato tecnico del Comune di Piossasco, passando per la strada provinciale Torino-Pinerolo, nel tratto in cui attraversa l'abitato di Piossasco, si vide venir incontro un automobile, che a lui pareva corresse alla velocità proibita di 50 chilometri all'ora. Si pose nel mezzo della via e fece ripetuti cenni al conduttore di fermarsi o di rallentare, ma il conduttore non se ne diede per inteso e proseguì la sua corsa.

Identificato il conduttore nella persona dell'odierno imputato, il signor geom. F., nella sua presunta qualità di ufficiale tecnico del Comune di Piossasco, elevò contro di esso le due contravvenzioni sopra nominate.

E' positivo in causa che chi guidava era appunto il cav. Rignon, che il geom. F. non aveva e non ha, alcuna divisa o segno esteriore di riconoscimento della sua carica, che egli è l'unico impiegato tecnico del Comune di Piossasco, e che egli era colà per caso, a passeggio.

In diritto: Fu sollevata pregiudizialmente la questione se il signor F. impiegato tecnico del Comune, avesse potere o facoltà di intimare e verbalizzare la contravvenzione agli articoli 89 e 103 del Regolamento 8 gennaio 1905, N. 24. Sostiene il verbalizzante l'affermativa, su conforme parere della Prefettura di Torino, e sul riflesso che l'impiegato tecnico del Comune di Piossasco non può essere che lui, il quale è l'unico impiegato tecnico di quel Comune ed ha, come tale, mandato di vigilare sulla manutenzione delle strade comunali, sull'opera dei cantonieri, ecc.

Non sembra il caso di entrare nella spinosa questione sul chi si debba ritenere « ufficiale tecnico » a senso di questo Regolamento. Questa infelice espressione, del tutto nuova nel linguaggio legislativo italiano, che non può essere ritenuta come equipollente di impiegato tecnico — non potendosi credere che il legislatore abbia voluto accordare così delicati e speciali poteri a qualsivoglia amanuense o disegnatore di qualunque Ufficio Tecnico Comunale, proprio in questa disposizione che toglie, in spreto al Codice di Procedura Penale ed alla antica consuetudine quegli stessi poteri agli ufficiali di polizia giudiziaria, agli agenti della forza pubblica — non può essere in modo certo e chiaro attribuita a designare precisamente alcuno degli impiegati comunali voluti dalle leggi e disposizioni vigenti.

Sembra invece che, piuttosto che al funzionario come tale, debba attribuirsi alla funzione che l'impiegato compie, vale a dire, sembra certo che la facoltà e potestà di accertare contravvenzioni a questo regolamento, sia data al funzionario tecnico dei Comuni, unicamente e tassativamente per tutto ciò che ha tratto alle norme che il suo ufficio è tenuto a vigilare ed a far osservare e che in questo preciso e ristretto ambito sia limitato il suo potere. In altre parole, l'ufficiale tecnico potrà e dovrà elevare contravvenzioni solamente a quei fatti che violino non un qualunque disposto del Regolamento — ma quel disposto, quella prescrizione che dal suo ufficio assunto, deve essere particolarmente vigilata, e solamente a quei fatti che sono ad esso noti per dovere del suo ufficio ed in occasione di esso.

Adunque non è già che gli impiegati comunali siano stati da questo Regolamento investiti del potere che solo hanno gli ufficiali di P. S., di accertare qualsiasi reato e che, come questi si debbano considerare come perennemente in funzione; il Regolamento vuole che essi constatino e verbalizzino il fatto contravvenzionale, solamente quanto essi conoscano di questo fatto per ragione del loro ufficio e quando il fatto stesso trasgredisca una norma del Regolamento, che sia di loro precisa competenza ed osservanza.

Se così non fosse — a tacer d'altro e prescindendo dal caso presente — si darebbe licenza ad ogni più intollerabile e ragionevole sopruso, permettendo che individui non giurati, senza guarentigia di sorta, senza divisa o segno di riconoscimento, pel solo fatto di essere entrati a far parte di un Ufficio Tecnico Comunale, si attribuiscano — quando ed in quanto fa loro comodo — funzioni e poteri di ufficiali di Pubblica Sicurezza, senza avere di questi nè la responsabilità, nè le garanzie, nè la speciale istruzione, la pratica, l'attitudine, la gerarchia, i premi.

Adunque il signor geom. F. che stava andando a passeggio, era in quel luogo ed in quel momento un cittadino qualsiasi, e nulla più, e non rivestiva alcuna qualità, nè esercitava alcuna particolare funzione che gli permettesse di dare ordini all'imputato, di contravvenirlo se non ubbidisse, e di erigere contro di lui verbale per contravvenzione a questo Regolamento. Il verbale non ha pertanto alcun valore giuridico, l'azione non fu iniziata secondo legge e non è perseguibile, essendo affetta da insanabile nullità.

Per questi motivi dichiara quindi non farsi luogo a procedimento contro l'imputato Vittorio Rignon per mancanza d'azione penale.

Incollare la scheda sul tagliando (Mod. 1) d'una cartolina vaglia indirizzata al T.C.I. Milano

Domanda d'Associazione al T. C. I.

l ... sottoscritt ....

....

di (paternità) ....

di anni .... *professione* ....

domiciliato in ....

provincia di ....

Via .... *N.* ....

chiede di essere ammesso al Touring Club Italiano, in qualità

di socio { **annuale** (*1*) / **quinquennale** (*2*) / **vitalizio** (*3*) } *e all'uopo*

(1) versa L. **6** annue (L. 8 all'estero) più L. 2 per tassa d'entrata;

(2) versa L. **30** per 5 annualità anticipate (L. 40 se all'estero) più L. 2 per tassa d'entrata;

(3) versa L. **100** una sol volta (L. 125 se all'estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarli, ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia pubblicati nel 1906-1907-1908 (Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania) ed all' uopo unisce l'importo di L. 10.

Firma del richiedente (leggibile) ....

....

Firma del padre o tutore, o marito

....

Firma del Socio presentatore ....

Da .... *il* .... *190* ..

Pagamento della quota 1909.

Come è stato annunciato nel ***fascicolo precedente ricordiamo che a partire dal corrente mese l'Amministrazione del Touring sospende l'invio di tutte le pubblicazioni (Rivista compresa)*** ai soci che non hanno ancora pagato la quota 1909.

Saremo oltremodo grati ai soci in regola col pagamento, se faranno opera di persuasione presso quei soci loro amici o parenti a cui fossero sfuggite le avvertenze pubblicate nella nostra ***Rivista*** di gennaio.

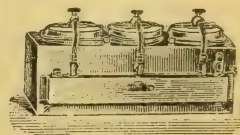
E' bene cioè rammentare che oltre a sospendere l'invio di tutte le pubblicazioni, l' Amministrazione farà pervenire a domicilio di tutti coloro che avranno lasciato trascorrere inutilmente il termine del gennaio ricevuta per l'ammontare della quota aumentata dalle spese di riscossione.

Soci Benemeriti.

Bonardelli Attilio, Saluzzo — Bruno Luigi, Buenos Ayres — Chirola Vincenzo, Genova — Eccher Camillo, Rovereto — Missiroli Carlo, Milano — Montagna avv. Arturo, Iesi — Perolari Francesco, Ponte di Nossa — Po ten. Guido, Roma — Tria prof. Giovanni, Matera — Troni Umberto, Mantova — Zignone Michele, Quarona Sesia. TOTALE N. 1478

Soci quinquennali.

Ajmone-Cat cav. Ferdinando, Torino — Ajo dott. Arnaldo, Perugia — Aldieri avv. Carlo, Cable Roquebrune — Alessi cap. Pietro, Milano — Alewyn Emilio Guglielmo, Pallanza — Allegri Mario, Milano — Ambrosetti Giovanni, Torino — Ambrosetti Vincenzo, Torino — Angelotti Cleto, Verona — Antonielli ing. Carlo, Torino — Antonini geom. Pio, Buie — Arrighi dott. Giuseppe, Ceriano Laghetto — Arrigoni cav. A., Paris — Artore Antonio, Ivrea — Bacchelli Riccardo, Meano — Ballabio Cesare, Seveso — Ballardini Francesco, Breno — Bartesati Ernesto, Milano — Barzaghi Rinaldo, Monza — Bellat Agostino, Rovereto — Bellorini Mario, Milano — Beltrami Eraldo, Milano, — Benelli N. cav. Renzo, Città di Castello — Bentivo-

glio dott. Carlo, Settala — Beretta rag. Filippo, Milano — Bergonzini Albano, Genova — Bernasconi Guido, Milano — Berni prof. cav. Archinto, Mantova — Bernone ing. Carlo, Belladore — Berti Guglielmo, Venezia — Bianchi Antonio, Torino — Bonetti Riccardo, Cremona — Boniforti Carlo, Milano — Bonnet dott. Augusto, Cuorgnè — Borgaro geom. Fausto, Chivasso — Borgatti ing. Carlo, Ferrara — Borgomanero Zaffiro, Milano — Borlasca dott. Ugo, Genova — Borsarelli avv. Flavio, Mondovì — Borsatti Antonio, Padova — Bortolotti prof. Pietro, Valmareno — Bortoluzzi Giuseppe, Odezzo — Boschi Fermo, Pontelagoscuro — Bossi Ettore, Messina — Botto Filippo, Mondovì B. — Brunati ing. Pietro, Milano — Brunialti onor. comm. Attilio, Roma, — Calcagni Bernardo, Milano — Caminada Silvio, Genova — Camozzi Roberto, Milano — Campioni ing. Angelo, Milano — Cantini Attilio, Empoli — Cantoro Giorgio, Andorno C. — Capelli Giuseppe, Milano — Capellini Ermenegildo, Cremona — Cappia Giuseppe, Omegna — Carabelli Carlo, Oristano — Carmagnani Attilio, Genova — Casana Vittorio, Torino — Casati ing. Amilcare, Monticello B. — Casati Gianni, Milano — Caselli Galdino, Sassuolo — Castiglioni ing. comm. E., Roma — Cattaneo Felice, Bulgorello — Cavalli rag. Carlo, Milano — Cavallotti Nino, Novi Ligure — Cavanna Felice, Milano — Ceccato Maurizio, Padova — Ceretti Marco, Milano — Cerutti avv. Modesto, Torino — Checchi A., Staruberg — Chigi march. Angiolo, Siena — Citterio dott. Gaetano, Desio — Civati Americo, Olgiate — Colli ing. Franc. Riccardo, Novara — Colombo Giovanni, Milano — Combe G., Marsiglia — Coppo Emilio, Voltabarozzo — Corniani Decio, Boldeniga — Cortese dott. Aless., S. Angelo Lodigiano — Cotti ing. Giacomo, Torino — Crespi avv. Alfredo, Menaggio — Crippa Achille, Milano — Crocini comm. Enrico, Siena — Croisier cav. Luigi, Firenze — Croppi Alessandro, Intra — Crotta cav. Giovanni, Iglesias — Daccò Luigi, Frontignano — Daelli Alessandro, Rho — Dallarmi A. Fausto, Montebelluna — Dall'Oglio ing. Guido, Bologna — Dasso ing. Luigi, Pontedecimo — De Andreis Luigi, Milano — De Bernardi Etelredo, Torino — Del Fabbro Zeffiro, Udine — De Marchi rag. Ezio, Vicenza — De Marsico Domenico, Milano — De Zinis Fabio, Brescia — Diener Giulio, Stocchetta — Dimmer ing. Giuseppe, Trieste — Di Sambuy Conte, Torino — Donà Dalle Rose conte Giovanni, Venezia — Doselli D., Pasturo — DUFOUR BERTE marchesa RITA, Firenze — Dugnani Ottavio, Milano — Elli Piero, Milano — Emanuel Vittorio, Genova — Emery Luigi, Bologna — Eroli march. Francesco, Narni — Escher Henry, Milano — Fabbrini cap. Alessandro, Bologna — Falco avv. Cesare, Torino — Fedeli Giovanni, Milano — Ferni Riccardo, Milano — Ferrara Gandolfo Gaetano, Palermo — Ferrara cav. Prospero, Firenze — Ferrero G. B., Barge — Filippa Carlo, Torino — Fioravanzo Ascanio, Breganze — Fiorini Anacleto, Cassano Valcuvia — Flamia rag. Zeno, Vinovo — Foglino rag. Carlo, Torino — Fornero dott. Uberto, Pavia — Foscarini ing. Adolfo, Milano — Fournier Alberto, Milano — Frassi Carlo, Lecco — Frates Achille, Melzo — Frattini rag. Carlo, Varese — Frova Giuseppe, Milano — Gabrielli Fortunato, Ferrara — Gaetani Cesare, Milano — Galimberti Carlo, Osnago — Galli Carlo, Treviglio — Galli cap. cav. Muzio, Parma — Gasperini Duilio, Torino — Gattegno Marino, Trieste — Gianotti bar. Romano, Torino — Gibelli Francesco, Milano — Gilardini Pietro, Genova — Giordano Lorenzo, Torino — Giudici Enrico, Milano — Goldschmiedt cav. Edoardo, Verona — Gonetti Emilio, Torino — Gonzaga da Igreja Joao E., Figueira da Foz — Guelfi dott. Gaetano, Appiano — Guglielmina Guglielmo, Riva Valdobbia — Iacazio Delfino, Campiglia Cervo — Inguaggiato march. Giovanni, Palermo — Jacques Robert, Paris — Knoblanch Otto, Milano — Lazzaroni Ausano, Milano — Lemarignier Eugenio, Avigliana — Limonta dott. Giovanni, Bergamo — Locatelli ing. Giuseppe, Milano — Lomasti rag. Giuseppe, Benevento — Lombard Luigi Carlo, Firenze — Longoni Roberto, Milano — Lorenzetti Giulio, Trieste — Lorenzoni Antonio di Noventa, Padovana — Lucibelli Irmao L., Xapury Rio Acre — Lucibelli dott. Pietro, Amalfi — Lucini Emilio, Tirano — Luiggi Mario Luigi, Roma — Mafioli Gioachino, Domodossola — Magni Gino, Treviglio — Magrini Eugenio, Pistoia — Majnoni Fabio, Milano — Majocchi Costantino, Genova — Malfatti Attilio, Milano — Marchetti di Muriaglio cav. Alberto, Torino — Marchisio Giuseppe, Bergamo — Martini dott. Carlo, Cremona — Massalunga Angelo J., Buenos Ayres — Maura Carlo, Venezia — Mendez Guimavaes Sebastiano, Manaos — Mercalli cav. Alberto, Torino — Meriggi ing. Lino, Milano — Migliavacca Attilio, Milano — Milio Cangemi Emilio, Naso — Miller ing. Franz, Torino — Minardi Tomaso, Faenza — Mirra Giovanni, Milano — Mocenigo conte Alvise Nicolò, Cordignano — Molini Charles, Lausanne — Molnar Giorgio, Milano — Mona avv. Marco, Milano — Monteccuccoli degli Erri march. Camillo, Milano — Morelli ing. Giovanni, Albaredo Arnaboldi — Moretti G. P., Milano — Morosini Achille, Rimini — Motta Enrico, Milano — Motta Luigi, Milano — Muratore dott. Marco, Trinità — Nicolini Carlo, Barasso — Novo Carlo, Torino — Occhioni ing. Gennaro, Crema — Oetzlberger Enrico, Torino — Oggioni Ersilio, Concorezzo — Olivari cav. Aristide, Genova — OLI-

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE

HERSTAL-LIÊGE

SUCCURSALE PER L'ITALIA
GERENZA
A. FUSI & C.
MILANO

DIREZIONE: Via L. Mascheroni N. 43.
GARAGE: Via G. Pallavicino N. 19.

ARMI
VELOCIPEDI - MOTOCICLETTE
AUTOMOBILI

Fucili automatici "BROWNING,,
calibro 12 . . . . . L. 235. –

Pistole automatiche "BROWNING,,
calibro 9 mm . . . L. 90 –
» 7,65 » . . . » 51,25
» 6,35 » . . . » 45 –

Biciclette "F N,, 1909
Chainless . . . . . L. 375 –
da corsa con catena » 275 –

Motociclette "F N,, 1909
Quattro cilindri . . L. 1100 –
TIPO LEGGIERO MONOCILINDRICO a due velocità L. 890 –

Automobili "F N,, 1909
14-16 HP. - quattro cilindri
Carrozzeria landaulet L. 10 000
Carrozzeria doppio-phaeton L. 8 500
8-12 HP. - quattro cilindri
Carrozzeria due posti L. 6 500

CATALOGHI ILLUSTRATI
A RICHIESTA

Telegrammi: ACHILLE FUSI - MILANO
Telefono interprovinciale N. 7-90 e N. 73-58

HERSTAL, Febbraio 1909.

Circolare.

Ci facciamo premura informare i nostri Clienti in Italia che abbiamo istituito presso i Signori

A. FUSI & Co. a Milano

un deposito di parti staccate di ricambio pei seguenti articoli di nostra fabbricazione:

FUCILI AUTOMATICI "BROWNING,,
PISTOLE AUTOMATICHE "BROWNING,,
BICICLETTE F. N.
MOTOCICLETTE F. N.
AUTOMOBILI F. N.

I possessori di tali articoli potranno perciò essere soddisfatti con sollecitudine rivolgendosi ai Sigg. A. FUSI & Co. per qualunque occorrenza.

FABRIQUE NATIONALE
D'ARMES DE GUERRE.

VARI COSTA ZENOGLIO ANTONIETTA, Genova — Orsenigo Giuseppe, Como — Pacchioni Opprando, Revere — Padulli conte Luigi, Cabiate — PAGANI CESA FAELLI nob. ANTONIETTA, Padova — Palmesino Pietro, Chieri — Panfido Carlo, Venezia — Parino dott. Marco, Cremona — Pasetti ing. Alessio, Roma — Pastore geom. Giacomo, Corleto Perticara — Pellegatta Paolo, Milano — Peroni rag. Luigi, Milano — Peroni dott. Luigi, Pisogne — Peruoca Alceste, Torino — Pesci Guido, Porto S. Elpidio a Mare — Picchio Michele, Biella — Pinardi ing. Achille, Milano — Pini Achille, Milano — Polli rag. Luigi, Milano — Pongiluppi Oreste, Borgofranco sul Po — Porrini bar. Rodolfo, Prato T. — Porro cav. Luigi, Somma Lombardo — Prina Democrito, Milano — Prova Romolo, Avezzano — Queirolo Felice, Cornigliano L. — Randich dott. Giovanni, Fiume — Regoli Sante, Imola — Remmert cav. Emilio, Torino — Remondi rag. Luigi, Grumello — Riccardi Luigi, Bergamo — Richelmi rag. Ettore, Intra — Ricordi magg. Alessandro, Conegliano — Riedegger Adolfo, Milano — Rios Nativo, Xapury Rio Acre — Riva Gian Maria, Milano — Riva Romanò Eligio, Napoli — Rizzi Leonardo, Piacenza — Robin G., Chateau de Dou — Roggero avv. Alberto, Torino — ROGNONI GARAVAGLIA ADELE, Milano — Rosati avv. E. Leone, Perugia — Rossari Antonio, Ponte S. Pietro — Rossetti Natale, Milano — Rotigni Marco, Osio Sotto — Sacerdote avv. Federico, Torino — Sailer ing. Ferdinando, Milano — Sailer Giuseppe, Feltre — Salamon Carlo, Milano — Saltarelli Raffaele, Monaco — S. Martino di Strambino Ferdinando, Torino — Sartori Felice, Milano — Scaron dott. Lodovico, Sandrigo — Schaffuer Nicola, Guastalla — Scotti avv. Alessandro, Milano — Scotti Gian Franco, Cuggiono — Secchi rag. Camillo, Milano — Signorelli Giuseppe, Arona — Silva Giuseppe, Seregno — Sirovich Italo, Roma — Sorisio Mario, Torino — Strada avv. Cesare, Milano — Strazza Arturo, Milano — Tagliabue Enrico, Monza — Tagliarini Emilio, Noceto — Terond Giovanni, Firenze — Testoni Mauro, Bologna — Tiby cap. Francesco, Palermo — Tomei Davide, Caprino — Torelli Enea, Varese — Torre rag. Giuseppe, Milano — Tosolini Davide, Weisshicchen — Tournour Pietro, Caselle Torinese — Treves dei Bonfili bar. Camillo, Padova — Urangia Tozzoli avv. Gino, Mantova — Vaccari Ugo, Milano — Valenti Francesco, Parma — Venini Antonio, Milano — Verona Augusto, Torino — Villa ing. Alessandro, Brescia — Vincio Giacomo, Torino — Volonteri rag. Andrea, Villadossola — Volpini ing. Volpino, Portorecanati — Vottero rag. Ernesto, Villafranca P. — Verth Federico, Milano — Yarak Claudio, Milano — Zambaldi Vittorio, Milano — Zanetti rag. Angelo, Verona — Zara rag. Fedele, Milano — Zenoni Battista, Chiari — Zoppis cav. Ernesto, Torino — ZUCCHINI contessa A., Poggio Renatico.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Dicembre 1908

SOCI VITALIZI. (*)

ABBIATEGRASSO, Kluzer Marco — ADI UGRI, Bottaro Ten. Pier Riccardo — ALASSIO, Marson Antonio — ALESSANDRIA, Boratto Maurilio — AUGUSTA, Guida P. Antonio — BAGNACAVALLO, Della Casa Pietro — BARDONECCHIA, Amprimo Edoardo — BASSANO VENETO, Baggio Luigi — BELLUNO, Massenz Umberto — BERGAMO, Passi Conte Pietro — BIELLA, Thedy Emilio — BLEVIO, Passoni Domenico — BOLOGNA, Isolani conte Procolo — BRESCIA, Averoldi nobile Gherardo, Caprioli conte G., Della Volta Paolo, Facchi Gaetano, Guindani Giuseppe, Mainetti cav. Dominatore — BUDAPEST, Gerla agr. Felice — BUTTRIO, Tommasoni Giacomo — CANTELLO, Balzarini Filippo — CARRARA, Peghini Giuseppe — CASALPUSTERLENGO, Bonomi Angelo — CASSANO D'ADDA, Rusca ing. Pietro — CASTIGLION FIORENTINO, Tavanti magg. Angelo — CERNUSCO SUL NAVIGLIO, Lucioni Cesare — CHIVASSO, Rodolfo Mario, — CUGGIONO, Scotti ing. Paolo — DONGO, Centurini cav. A. Dario — FERRARA, Gabrielli Giovanni, Sollmani Alfonso — FIRENZE, Berri Ettore, Da Montauto Barbolani conte Guido, Laborel Melini Luigi, Olivetti Alberto, Pecchioli Adolfo — FOGGIA, Feliziani Mariano — FONTECCHIO, Man-

Art. 5 dello Statuto: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

cini Domenico — FORTALEZA, De Moraes dott. Paulo — GENOVA, Bardi Giovanni, Burger Carlo, Cabella rag. Vincenzo, Conte G. B., Fabbri Massimo, Grondona avv. Emilio, Olivieri Giuseppe, Pareto M.se ing. Damaso, Piaggio Amedeo, Piaggio ing. Carlo, Piaggio dott. Giuseppe, Piazza Angelo, Profumi Angelo, Rabbeno Giorgio, Tobino Alfredo, Vitale Carlo — GENTILINO, Henderson Allau — GIAVENO, Gerardi avv. Guido — GIRGENTI, Sticca cap. Alfredo — GRAGNANO, Borella geom. Giosafatte — GROSSETO, Ponticelli Luigi — INTRA, Agnisetta Giuseppe — ISEO, Bonardi Ettore — JAGODINA, Kiefisch Theodoro — LASSI, Taccani Pietro — LAVAGNA, Brignole Francesco — LECCO, Vergottini Carlo — LUGANO, Brocca Carlo — MARIANO COMENSE, Ghirardi dottor Attilio — MENAGGIO, Bullo Alfredo — MILANO, Alemani P. Emilio, Allegri Luigi, Barbò Carlo, Barbò nob. Lodovico, Bassanesi Giovanni, Baroncini rag. Cesare, Bollinger ing. Enrico, Bonacina Eugenio, Borghi Luigi, Capriolo Carlo, Corda Eugenio, Cramer Otto, Crosti Pietro, De Herra nob. cav. Ferdinando, Della Somaglia conte Gian Giacomo, De Mojana nob. Emanuele, Facheris avv. Arrigo, Frova Carlo, Gussoni Vittorio, Locatelli dott. Baldassare, Maffioretti Luigi, Marelli Luigi, Mylius Giorgio, Nebbia avv. Camillo, Pagani cav. Antonio, Richard Giulio, Ricordi Emanuele, Riva Giuseppe, Rivolta ing. Leopoldo, Robbiati Achille, Rusconi rag. Stefano, Sartirana Giovanni, Sartirana Giulio, Segre Giuseppe, Segre ing. Salvatore, Società Nazionale di Aviazione, Spanio Vitaliano, Tornaghi Giuseppe, Valdisserra avv. Edmond — MISSAGLIA, Longhi Ettore — MONTEVIDEO, Giovannone Valentino, Pastore Camillo — MONZA, Fumagalli Marco, Lamperti Luigi — NEGRAR, Rizzardi conte Carlo — NOVARA, Bernini avv. Cesare, Fassio Giuseppe Ettore, Pozzi ing. Giovanni, Pozzi Giuseppina — ONEGLIA, De Rosa cap. Alfredo, Donini ten. Pier Luigi — ORNAVASSO, Ronchi Carlo — OZIERI, Angeletti Giuseppe — PADOVA, Formiggini Leone, Padova Eugenio — PALAZZOLO, Niggeler Ernesto — PALERMO, Barbaro ten. conte Benedetto, Fileti Vittorio, Naselli conte Leopoldo — PARIGI, Seillière B.ne Léon — PAVIA, Sormani Cesare Amedeo — PIETROBURGO, Ciardi Giovanni — PINEROLO, Alliand Pietro — POMARO, Signorini cav. Paolo Augusto — RAVENNA, Rubani Paolo — RIPARBELLA, Holland ing. George — ROMA, Biblioteca Camera dei Deputati, Macchi conte Vincenzo, Malingher Arturo, Page cav. Giorgio B., Piergili Boezio dott. Severino — ROVIGO, Provincia di Rovigo — S. PIETRO SEVESO,, Biraghi Michele — S. REMO, Asquasciati avv. Bartolomeo, Gastaldi Carlo, Gastaldi Giovanni, Scotto rag. Italo, — S. ARSENIO, Coiro cap. Luigi -- SARONNO, Balasso ing. Pietro, Sala Camillo, Sala Virginio — SAVONA, Bozzano Adolfo, Lanza dott. Ernesto, Solari dott. cav. Giovanni — SIENA, Bichi Ruspoli Forteguerri M.se Alessandro, Bichi Ruspoli Forteguerra Rodolfo, Buonsignori nob. Nicolò — SIRACUSA, Panizzi cap. Leo — SPEZIA, Castiglia Paolo, Ferrati ing. Eugenio — TORBOLE CASAGLIO, Briggia Flaminio — TORINO, Boeris G. B., Borzone ing Francesco, Cimaz Sebastiano, Ferrero nob. V. dei marchesi d'Ormea e di Palazzo, Gianolio Eugenio, Lampiano rag. M., Lattes Attilio, Marenco di Moriondo cap. Enrico, Moris Alfonso, Moris avv. Renato, Perino Vitale, Poma Alberto, Predella Prof. Pilo, Revelli Michelangelo. Signorini cav. ing. Federico, Strada avv. Pietro, Tabusso Roberto, Volpi Amilcare — TREVISO, Lettis Gino — TREZZO D'ADDA, Fodera Ferdinando — TRIESTE, Filonardi cav. Vincenzo, Lazzara Giuseppe, Picciola G. A., Pollack Otto, Pollack Umberto — TRIGOLO, Cabella Sebastiano — VELDES, Olivotti Francesco, VENEZIA, Luzzatto avv. Umberto — VERONA, Ceresa Emilio — VERZUOLO, Rosa Francesco — VICENZA, Clemente G. B., Scola Tommasoni barone Bartolomeo — VIENNA, Figdor Carl — VILLA VICENTINA in Scodovacca, Dorigo Isidoro — VOGHERA, Bossedi Giovanni, Rossi avv. Carlo.

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Dogliani rag. Sebastiano, PEVERATI GUARCA ANITA, Raiteri Felice, Scotti Edoardo.
Alice Belcolle. — Rapetti Giov.
Asti. — Bonello Emidio, Compagnia Ciclisti 11 Bersaglieri, Goria Demarchi E., Ivaldi Vercelli avv. Aless., Manera Gigi.
Borgoratto. — Rossi don Giuseppe.
Casalemonferrato. — Cavalli geom. Pietro, Fusco rag. Filoteo.
Casorzo. — Rossi Augusto.
S. Salvatore Monferrato. — Barco Paolo.
Stazzano. — Ameri avv. Rocco.
ANCONA. — Blanchetti Lanfranco, Carstanjen Gustavo, Del Core Francesco, Fusco avv. cav. Federico, Mamotti ten. Ettore, Zoppi Zeno.
Filottrano. — Campodonico Francesco, Sabbatini Cesare.
Osimo. — Bertoluzzi Giuseppe.
Senigallia. — Circolo Cittadino.
AQUILA. — Rubini geom. Tomaso, Valentini Guido.
Barisciano. — Turrini cav. C.
Bussi. — BENETTI ELVIRA.
Magliano. — D'Alessandro Tavani Aloysi avv. P.
Sulmona. — Giacobbe geom. E.
AREZZO. — Bruschi Siro, Testi Giuseppe.
Foiano della Chiana. — Parasacchi Carlo.
S. Giovanni Valdarno. — Circolo Masaccio.
ASCOLI PICENO. — Società del Casino.
AVELLINO. — *Zungoli.* — Susanna dei Marchesi di S. Eligio avv. O.
BARI. — Capialbi nob. Ugo, Chessa ten. Carmine, Gadaleta march. A., Mongelli Andrea, Sereno Giovanni.
Barletta. — Milano Giovanni.
Gioia Colle. — Milano Giuseppe.
Trani. — Novielli Mario Giacomo, Saltini cav. Antonio.
BELLUNO. — *Borca di Cadore.* — Sala Giovanni, Toffoli Vincenzo.
Fonzaso. — Bernocco Antonio.
Pieve di Cadore. — Coletti Attilio.
S. Stefano di Cadore. — Chiarelli dott. Luigi.
BERGAMO. — Associazione Studenti Escursionisti, Ghezzi Battista, Massini Battista, Pasinetti Luigi.
Almenno S. Salvatore. — Foresti Abramo, Morlotti Tranquillo, Torri Giuseppe.
Calcinate. — Venanzi Bonaventura.
Camerata Cornello. — Bonetti Santino.
Cologno al Serio. — Ardenghi Pietro, Cocchetti Camillo.
Fiumenero. — Morandi Bortolo.
Piazza Brembana. — Calegari Giovanni, Parolini Beniamino, Pianetti Angelo.
Roncobello. — Milesi Giuseppe.
Treviglio. — Bergamaschi geom. L., Magni Gino.
Valnegra. — Oberti Giovanni.
Vertova. — Benagli L., Bergamelli Giuseppe, Boesi Annito, Circolo « Buon Umore », Colleoni Lindo, Fedeli Fiorino, Mazzoleni Angelo, Pennacchio Antonio, Prini Pietro, Terzi Giuseppe.
Villa d'Almè. — Cominetti C.
BOLOGNA. — Bacchi avv. Giuseppe, Bettazzoni Amedeo, Bianchi Augusto, Caturegli Pietro, Cavani ing. Mario, Dall'Osso Giuseppe, Emery Luigi, Mazzoni rag. Carlo, Milani Achille,

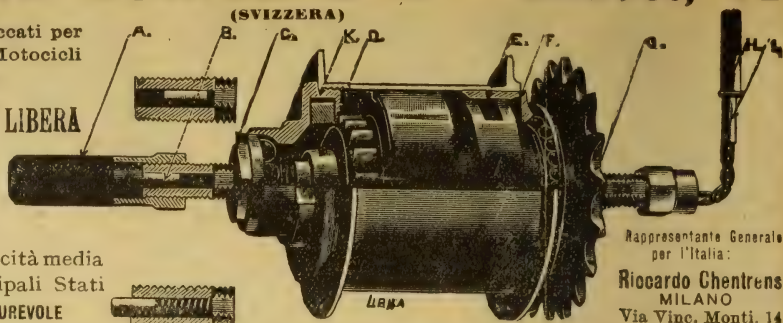
(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Pari prof. Antonio, Percoco Giovanni Perucchi prof. Leopoldo, Pierantoni Giuseppe.
Bentivoglio. — Giorgi C. Luigi.
Imola. — Cerasoli Carlo, Gamberini Raffaele, Neri Mario, Sangiorgi Giuseppe.
Minerbio. — Ungarelli dott. Gaetano.
S. Giovanni in Persiceto. — Poluzzi Gustavo.
BRESCIA. — Battaglia ing. Mario, Fasser Giovanni, Glissenti Giuseppe, Moreschi Giuseppe, POZZI prof. ADELAIDE, Sala Convegno Ufficiali 7 Bersaglieri, Sezione Ciclo Podistica « Gymnasum », Sommariva Luigi, Vitale Gustavo.
Idro. — Stagnoli Piero.
Aufo. — Baccoli Giovanni.
Bagnolo Mella. — Bertoni Giovanni, Società Club Ciclistico « Bagnolo Mella ».
Caino. — Bordoni dott. E. Filiberto.
Chiari. — Baldoli Mario, Società Lento Club Sportivo.
Concesio. — Figaroli Silvio.
Corna di Darfo. — Peruchetti Dante.
Gardone. — Rack ing. Gustavo, Rack ing. Victor, Zappa E.
Pontevico. — Cupis dott. G. B.
Rezzato. — Almici Evaristo.
Rovato. — Bertini Pietro, Bonomelli Oreste, CARATTI CHIMINA RINA, Chimina A., Gosio Giovanni, Lazzaroni F., Lazzaroni Giacomo, Machina Carlo, Marini Giovanni, Minola Tomaso, Ricca Fr., Solazzi Guglielmo, Torri Gaspare.
CAGLIARI. — Cioglia Giovanni, Guardabassi ing. Ruggero, Musso geom. Mario.
Assemini. — Pani Luigi.
Gonnosfanadiga. — Carreras Giuseppe.
Iglesias. — Piludu Raffaele.
Masua. — Onidi Giuseppe.
Nebida. — Faa Gavino, Golfieri Filippo, Medda Antonio.
Sedilo. — Cannas Angelo.
Tortoli. — Depau Giuseppe.
CAMPOBASSO. — Furlan Lino, Giaccio Arnaldo, Palazzo Francesco.
CASERTA. — Gabaglio Mario, Riccio Antonino, Saracini A.
Arienzo. — Avolanti geom. M.
Arpino. — Battiloro march. Pietro, Nardi Pelagalli C.
Nola. — Caccavale Pasquale.
S. Benedetto. — Amato Egidio.
S. Felice a Cancello. — Riccio Francesco.
CATANIA. — Cantarella Scammacca Fr.
Regalbuto. — Borino Domenico, Piemonte Gerardi Vito, Spinicchia Cirino.
CATANZARO. — De Riso prof. Pier Andrea.
Chiaravalle Centrale. — Lentini Vincenzo.
Cotrone. — Candela dott. cav. Rocco.
Davoli. — Club dell'Unione.
CHIETI. — *Lanciano.* — Pinti dott. Filoteo.
Paglieta. — Garibaldi Corrado. MARIANI RINA, Mariani dott. Umberto.
COMO — Bouillon Amalio, Mantegazza C. Giacomo, Mauri C., Molteni Luigi, Redaelli Luigi, Saino Abele, Tocchetti Gius. L.
Cantù. — Zannini Gaetano.
Cernobbio. — Moroni Davide.
Cuveglio in Valle. — Daverio Lorenzo.
Fino Mornasco. — Pozzi Carlo.
Lecco. — Ferraresi Eleno, Gajo Mario.
Maccagno. — Zanini Adolfo.
Merone Pontenuovo. — Morisi Italo.
Oggiono. — Gaffuri Giovanni, Pizzagalli Carlo.
Torno. — Malacrida Rino.
Varese. — Bernasconi Gino, Cottini Pio, Gallotti A., Maroni Augusto, Rizzi Luigi, Sommaruga rag. E.
COSENZA. — *Rossano.* — Bellomo Antonio, Straface Vincenzo.
CREMONA. — Denti Agostino, Gavini Piero di Angelo, Lenticchia Tebaldo, Mori Giuseppe.
Calvatone. — Provinciali Giuseppe.
Casalmaggiore. — Federici Chiarino, Gerevini Oliviero.
Pessina Cremonese. — Miglioli F., Sforza Eliseo, Sforza Giuseppe.
Piadena. — Pavesi Giuseppe.
Romanengo. — Tonani Luigi.
Stagno Lombardo. — Zambelli Giuseppe.
Ticengo. — Marasi Silvio.
CUNEO. — Bruno di Cussanio cap. Vincenzo, Cattaneo Luigi, Viglietti rag. Matteo.
Bra. — Baldi di Serralunga conte S., ROS SEBASTIANO ROSA.
Castagnito. — Zocca Arnaldo.
Dogliani. — Vazzotti cav. Cesare.
Dronero. — Circolo Sportivo « Dronerese », De Giovanni Giovanni.

Mombasiglio. — Ambrosio Luigi.
Mondovì. — Salomone Adolfo.
Piasco. — Wild ing. E.
Saluzzo. — Ferrari prof. Attilio, Granero Giuseppe, Neri prof. Francesco, Roggero Mario, Scarzello prof. O.
Sampeyre. — Berardi not. Renato.
Vinadio. — Dutto prof. Severino.
FERRARA. — Borgatti dott. Nino, Colla Luigi, Gabrielli Gustavo, Marchi Gualtiero, Mari Eligio, Morelli Emilio, Muggioli rag. Arturo, Orlandini Antonio, Padovani Corrado, Salvini Giulio.
Codigoro. — Marè Enrico.
Massafiscaglia. — Bonafini Gaetano.
Poggio Renatico. — ZUCCHINI contessa A.
FIRENZE. — Azzurrini dott. Ferdinando, Barzechi Raffaello, BASTOGI contessa CLEMENTINA, Callaini avv. Vitt. Emanuele, Carocci Carlo, Ciaramelli G., Dreyer dott. Hans, Ducci A., Monti Egisto, Prevost F., Querci Gastone, Sassetti Carlo.
Fiesole. — Fossi Enrico.
Fucecchio. — Manetti Luigi.
Pistoia. — Baroncelli Abramo, Benesperi Giuseppe, Benesperi Umberto, Biagini Guido, Biagioni Leone, Carobbi G., Cinelli Vittorio.
Prato. — Armigero Augusto, Rossi Attilio, Torello Viera Giovanni.
Rocca S. Casciano. — Società Stanze Civiche.
S. Benedetto in Alpe. — Michelacci Amedeo.
S. Casciano Val di Pesa. — Checcucci Attilio.
S. Croce sull'Arno. — Cerrini Cerrino, Melai Ferruccio.
FOGGIA. — Mariani dott. Gaetano.
Cerignola. — Amato cap. R., Gastinelli cap. Carlo, Sanguinetti Ant. R.
FORLI'. — *Cesena.* — Fantini avv. G., Malatesta Alberto, Salvi dott. Luigi.
Sarsina. — Buda Pietro, Tosi Aderito.
Verucchio. — Bernardi Girolamo, Carabini Domenico.
GENOVA. — Benoit Mario, Bocciardo Emilio, Bogliolo Giuseppe, Burzomato Pietro, Campi Agostino P., Campi Luigi, Canevello Alessandro, Carlini Giovanni, Carminati dott. Eraldo, Castelli Paolo, Dellachà Alberto, Emanuel Vittorio, Fabbri Ant. Guido, Money Norman, Monti Domenico, Poggi avv. E., Pompelly Raphael, Pratolongo Luigi, Roccatagliata Corrado, Spinola marchese Luigi, Taglioni Enrico, Villa Argeo.
Bolzaneto. — Società Sportiva « Ellade ».
Calizzano. — Salvatico dott. A.
Calvari di Davagna — Testino Antonio.
Cornigliano. — Carrà Riccardo.
Noli. — Boccalandro cap. Ugo.
Pegli. — Ghiazza Luigi.
Pietra Ligure. — Bado sac. Domenico.
Pontedecimo. — Restani Roberto.
Recco. — Mosto Federico.
Sampierdarena. — Claudi Italo.
S. Stefano Magra. — Danesi A., Mazzoli Andrea.
Savona. — Casaroto Alessandro, Lanza Arturo, Pratis Stefano, Robaldo Giovanni, Silvestre Augusto.
Sestri Ponente. — Vignolo Giov. B.
Spezia. — Capaldo ten. Federico, De Herra Giov., Di Vito Angelo, Lasciarrea Riccardo, Mondelli Umberto, Oldaini dott. Francesco, Toussan ten. Guido.
GIRGENTI. — Montana Giuseppe, Quasimodo Giorgio, Sajeva Ulisse.
Ribera. — Mozzetti Giovanni.
GROSSETO. — Ragusa Michele, Taconi march. cap. Pietro, Venza Vincenzo, Zampini ing. Alfonso, Zanda Francesco.
Follonica. — Bargellini Alpino.
Ribolla. — Masotti Finaù.
Rocca Tederighi. — Maggi Italo, Senesi Silvano.
LIVORNO. — Aldi Mai Egle, Gasparini ing. Silvio, Meozzi Alessandro, Ott Alberto, Roni Orlando, Tognasso A.
Marina di Campo. — Tesei Davide.
S. Ilario in Campo. — Carpinacci Andrea.
LUCCA. — Ragghianti Dante.
Borgo a Mozzano. — Guaspari Armando, Marchi cav. uff. G.
Pietrasanta. — Tomagnini Bonuccio.
Pieve a Nievole. — Bernardini Amos Giuseppe.
Ponte a Moriano. — Mazzei Federigo.
Querceta. — Carducci Carlo.
Seravezza. — Società « Crocchio dell'Omo Nero ».
MACERATA. — Emiliani Piero.

aldarola. — Ciccotti rag. Ezio, Grifi Alessandro, Mori Carlo, Rocchi Antonio.
amerino. — Claudi geom. C., Mariani prof. dott. Mario.
fontelupone. — Municipio.
IANTOVA. — Caffi Giuseppe, Dalmas C., Gallazzi Alessandro, Guerrieri Gonzaga Grand uff. march. G. B., Loria Napoleone, Madella A., Madella dott. Nullo, Michielotto dott. Massimiliano, Milani Francesco, Minuti Carlo, Pescasio prof. Memore, Riva Luigi, Tardivo Umberto, Urangia Tozzoli avv. G.
astelbelforte. — Restani P.
astiglione Stiviere. — Baiardi prof. Eugenio.
azoldo Ippoliti. — Pigozzi Servilio.
evere. — Bertori Gino, Bottura Ugo, Martinelli Bindo, Rossi Umberto.
ermide. — Gavioli Egidio, Unione Sportiva Sermidese.
Volta. — Boselli Giorgio.
MASSA CARRARA. — *Campori.* — Toni Giovanni.
anigiano. — Mariani Carlo.
arrara. — Pellizzari Achille, Pesetti Umberto.
Castelnuovo Garfagn. — Giovannoli Adolfo, Pellegrini Ferdinando, Rosa Bruno, Serafini Giuseppe.
Vagli Garf. — Silvestri Nicola.
Vagli Sotto. — Silvestri Nicola.
MESSINA. — Arena Pasquale di Natale, Basile Arigò Pietro, Cailler Guglielmo, Finocchio Santi, Gabinetto di Lettura, Parisi ing. Giovanni, Vadalà Lella Giuseppe.
Francavilla. — Scandurra M.
Naso. — Milio Cangemi Emilio.
MILANO. — Albertario Alfredo, Allegri Carletto, Angelino dott. Fedele, Annoni Mario, Aprà Giovanni, Arnoldi Camillo, Artom Mario, Baj Giovanni, Bamora Ferdinando, Baroncini Rodolfo, Bassanini Carlo, Battipaglia Alfredo, Bavastro Iberto Egidio, Bellini Ugo, Bellotto Adone, Beretta Enrico, Bergamini ing. Giuseppe, Bertoni Andrea, Bianchi Angelo, Bianchi Carlo, Bilanceri Vincenzo, Borri Mario, Borri Oreste, Bozzi Ercole, Braschi Giuseppe Elbano, Brera dott. Giuseppe, Bricchi Angelo, Brizzi Raul, Broglia Giuseppe, Brogi Enrico, Brugnoni Angelo, Bruzzi rag. Paolo, Cagnoni Mario, Caldara Monti Arrigo, Cane Lodovico, Cantoni Giovanni, Cappelli Enrico, Carini dott. Franco, Castelli Angelo, Cetti Gian Mario, Chierichetti rag. Edoardo, Circolo Ufficiali Nizza Cavalleria 1, Ciribini Angelo, Colombo Carlo, Colombo Giuseppe, Confalonieri Mauro, Conti Filippo, Crippa Ugo, Curti Cesare, Curti Dario, Daccò Giuseppe, Delbò Guido, Dell'Avalle Arnaldo, De Vecchi Enrico, Dragoni Rodolfo, Elias Ferdinando, Fabris Rino, Faconti Arturo, Falcetti arch. Adolfo, Falzoni Romildo, Ferrandi Riccardo, Ferrario Ercole, Fiorio Mario, Fornari Amedeo, Fratelli Angelo, Frendoni Alceo, Fumagalli Enrico, Galletto Igino, Gamberini Carlo, Garegnani Angelo, Gasapina Remo, Gavazzi rag. Guido, Ghisalberti Giovanni, Gianetti Adolfo, Giolitti Alfredo, Giordani Enrico, Giulio Romano, Guesneau Enrico, Gussoni Aldo, Hornhardt Ernst, Inverni dott. Carlo, Knudtzon ing. Nic. H., Lanza Luigi, Leonarduzzi rag. Mario, Lizzini Giuseppe, Longoni Fermo, Majnoni Fabio, Mannucci Vincenzo, Marchesi Adolfo, Marizza Carlo, Marmieri Odoardo, Marozzi Pietro, Marzorati Luciano, Maspero Ettore, Mazzonelli Alvide, Merati Dominico Angelo, Meroni Luigi, Mettica Carlo, Miglia Vittorio, Molteni Cesare, Montorfano Luigi, Moretti rag. Paolo, Morganti rag. Angelo, Novati Mario, Oberti Vincenzo, Olivetti Enrico, Parker arch. P., Pavesi Mario, Pecorini Abelardo, Pedrielli Angelo, Perego Ettore, Perego Plinio, Pezzaia Giuseppe, Poletti Lorenzo, Ponti Armillo, Prestinoni Pietro, Prina Manlio, Puccinelli Enrico, Puerari Valentino, Rasnesi Alessandro, Ravicini Carlo, Righi Ermete, Riva rag. Giuseppe, Robecchi Giuseppe, Rocca Enrico, Rosa Antonio, Ruesch ing. Alessandro, Sangalli Annibale, Santagostino Attilio, Sartorio Amatore, Schieppati Edoardo, Schroeder ing. Romain, Scolari Giovanni, Serafini Umberto, Sessa Gianfilippo, Sgarbi Luigi, Silva Ermenegildo, Sironi Paolo, Sommaruga rag. Ernesto, Spadacurta Arturo, Stoppoloni ing. Mario, Strada Angelo, Taveggia Luigi, Tagliabue Gildo, Te-

deschi Mario, Torre rag. Giuseppe, Torretta Renzo, Tradigo, Alfredo, Trezza Angelo, Trivella Ugo, TROVAMALA prof. CLORINDA, Valabrega Emanuele, Valdameri Giovanni, Valsecchi rag. Raimondo, Vecchi Fortunato, Vecchio Ubaldo, Verand rag. Eugenio, Vergani Luigi, Verganti Enrico, Versini Luigi, Viand Carlo, Vigorelli ing. agr. Arnaldo, Vitali Ezio, Zanlongo Alberto, Zanoletti Carlo, Zappa Claudio, Zuliani Endimaco Giuliano.
Abbiategrasso. — Pizzochero Cesare.
Affori. — Ballabio Eligio, Rusconi Enrico.
Bareggetta. — Giobbio Angelo.
Berlora di Rosate. — Mario Vittorio.
Busto Arsizio. — Tosi Pierino.
Caronno Milanese. — Maggioni Carlo.
Casalpusterlengo. —AntozziGuido.
Cassano Magnago. — Caletti Oreste, Montalbetti Guido,
Castellanza. — Minorini Carlo, Raimondi Giovanni.
Cesano Boscone. — Invernizzi Erminio.
Codogno. — Agnelli rag. Ambrogio, Groppi Oscar, Pedrazzini Lazzaro, Tondini Gaetano, Vallarani Emilio.
Concorezzo. — Club Ciclistico *Concorezzese.*
Corno Giovine. — Bosoni Odoardo.
Cusano sul Seveso. — Oriani Luigi.
Desio. — Sala Giuseppe.
Figino (Trenno). — Cogliati Giuseppe.
Gallarate. — Milani Cesare, Pastorelli Carlo, Volpi Ulpio.
Gorla Primo. — Soc. Mut. Soccorso Operaia.
Legnano. — Gariboldi Teodoro, Toschi Emilio.
Lodi. — Dossena Silvio.
Magenta. — Fumagalli Giuseppe.
Maleo. — Anelli Silvio.
Meda. — Besana Piero, Negri Piero.
Monza. — Agosteo rag. Giuseppe, Maggi Giuseppe, Società Impiegati.
Muggiò. — De Ponti Ferdinando.
Parabiago. — Nebbia Donato.
Peschiera Borromea. — Lapetti Carlo.
Ponte Albiate. — Gemelli Luigi.
Rescaldina. — De Matthaeis Ercole.
Rho. — Pagani Michelangelo, Tavecchia Luigi.
Saronno. — Caronni Adolfo, Zanzottera Luigi.
Seregno. — Colombo Giuseppe, Garzoni Giuseppe, Testori Piero.
Sesto S. Giovanni. — Badi Michele.
Vignate. — Veneroni Clodomiro.
Vimercate. — Resnati Filippo.
MODENA. — Bottari ten. Lionello, Corazziari Ettore.
Fanano. — Bernardini Giovanni.
Saliceto S. Giuliano. — Silvestri Enrico.
Villafranca. — Patrinieri Don Agostino.
NAPOLI. — Bayon ing. Hector M., Bono cav. Luigi, Cartagine Pasquale, De Roberto bar. Giuseppe, Fasula ing. Vincenzo, Granata Mario, Huguot Eugenio, Lega Navale Italiana, Massa Leone, Mercolino Guido, Milone Luigi.
NOVARA. — Barozzi Annibale, Gallo Ines, Gambaro Umberto, Rizzi Virgilio (Ditta V. Vandoni), Valvassori Guido.
Biella. — Crida Pietro, Cucco don Francesco, Ottino don G. B., Picchio Michele, Sogno Luigi.
Borgomanero. — Calligaris geom. Corradino, Locatelli Francesco.
Cheglio sopra Cannero. — Ferraris Santino, Lanchetti Pietro.
Cigliano. — Bondonno dott. Cesare, Gianasso Antonio.
Crusinallo. — Fontana Luigi, Righini Mario.
Galliate. — Guarlotti avv. Gerolamo.
Gattinara. Rolfi Alfieri.
Gravellona Toce. — Goffi Carlo.
Mongrando. — Guabello Giuseppe.
Piatto. — Botta Romano.
Pray. — Scaglia Mario.
Riva Valdobbia. — Guglielmina Guglielmo.
Ronsecco. — Ferraro Eusebio.
Sostegno. — Falda Buscarot Clemente.
Stresa. — Pinelli Oreste.
Trarego. — Cattaneo geom. Ferdinando.
Vanzone Ossola. — Chilli geom. Benedetto.
Varallo. — Piccoli Giuliano, Scaglia Ettore, Speirani prof. Carlo.
Vercelli. — Ferrando dott. Vittorio.
Vogogna. — Fontana rag. Paolo.
PADOVA. — Bacchetti Gino, Bassi Pietro, Cattaneo dott. Carlo, De Marchi Luigi, Fioriani avv. Giambattista, Garbin Giovanni, Len-

EDOUARD DUBIED & Cie - Couvet, 22
(SVIZZERA)
Fabbrica di pezzi staccati per Velocipedi, Motocicli e Automobili
MOZZO A RUOTA LIBERA
"EDCO,,
TRE VELOCITÀ
Presa diretta per velocità media
Patentato nei principali Stati
SEMPLICE - SOLIDO - DUREVOLE
A. B. C. K. D. E. F. G. H. I.
Rappresentante Generale per l'Italia:
Riccardo Chentrens
MILANO
Via Vinc. Monti, 14

Prem. Fabb. Nazion. di Decalcomanie
PER USO INDUSTRIALE
Specialità in Marche per
VELOCIPEDI
G. Didone - Milano
Via Gaudenzio Ferrari N. 1

TINT. ASSENZIO MANTOVANI

dinara Francesco, PAGANI CESA, FAELLI nob. ANTONIETTA, Piva Antonio, Pospisil Arturo, Toschi Antonio.
Conselve. — Circolo Concordia.
Noventa Padovana. — Cappello conte Paolino.
Voltabarozzo. — Coppo Emilio.
PALERMO. — Di Salvo avv. Liborio, Paternò Achille bar. Mugnos, Valle Arturo.
Bagheria. — Scola Giuseppe.
S. Flavia. — Mistretta avv. Girolamo.
PARMA. — Frondoni Cesare, Pallavicino march. Uberto, Pizzati ing. Falliero, Tramaloni don Attilio, Vaccari prof. Riccardo.
Borgo S. Donnino. — Jacontet ing. Adolfo, Sozzi dott. Lupo Luigi.
PAVIA. — Bernocchi Luigi, Fasola Luigi, Giuliani Castore, Migliavacca Angelo, Valentini rag. geom. Enrico.
Castelletto Po. — Celoria Albino.
Garlasco. — Baselli Ettore.
Gerenzago. — Benzoni Renzo.
Monticello Pavese. — Scotti Gaetano.
Ottobiano. — Casè Ercole.
Rivanazzano. — Chiesa Albiati Enrico, Dagna Ottavio, Minoli dott. Giovanni, Santinoli Leone, Zelaschi avv. Carletto.
Tromello. — Bellone geom. Primo.
Vigevano. — Massarotti Rino.
Villanova d'Ardenghi. — Scevola Giacomo.
Voghera. — Gavina dott. Vittorio, Morandini avv. Giovanni.
PERUGIA. — *Bastia.* — Palombi Marino, Pascucci dott. Olinto.
Bevagna. — Abbate Alfredo.
Città di Castello. — Bistoni Domenico, Giornelli Giuseppe, Mandolesi Luigi, Nicasi Dari Giuseppe, Polvani ing. Omero, Riguccini Enrico.
Foligno. — Sbrozzi Giuseppe.
Marsciano. — Circolo Marscianese.
Rieti. — Strampelli prof. Nazareno.
Spoleto. — Lunskens don Pietro, Moresi Emilio.
Terraia di Spoleto. — Marini Pietro.
Umbertide. — Santini Stefano.
PESARO. — *Candelara.* — Betti comm. Reiconovaldo.
Serraungarina. — Pianforini dott. Uberto.
Urbino. — Albini Aldo.
PIACENZA. — *Cortemaggiore.* — Gandolfi Giulio.
PISA. — Gallichi Alberto, Giglioli Alberto, Ditta Tagliani Leopoldo e Figli.
Capannoli. — Gemoni Armando.
Piombino. — Cappellini Antonio.
Saline di Volterra. — Baroncini Antonio, De Gregori Aurelio, Pasquinelli Goffredo.
Vicarello. — Benci Giuseppe, Porquier Alessandro.
PORTO MAURIZIO. — Celaschi rag. Stefano, Falini geom. Antonio.
S. Remo. — Boeri Vincenzo, Macchia dott. Ernesto, Comte Tchaikowski Prince Yaschemski Vladimir, Terruzzi Cesare.
Ventimiglia. — Papi Angelo, Predazzi Leopoldo.
POTENZA. — Di Masi Francesco.
Bernalda. — Graziadei dott. Rocco.
Matera. — Ricco Pasquale, Rossi Raffaele.
RAVENNA. — Bregoli Vincenzo, Gadolini cav. magg. Vittorio, Luti Renato.
Cervia. — Celli dott. Emilio.
Massalombarda. — Rangoni Filippo.
REGGIO CALABRIA. — Cucco ing. Michele.
Radicena. — Loschiavo avv. D.
REGGIO EMILIA. — Borettini avv. Adelmo, Cocchi Carlo, Ferrari Alberto, Marcone Alberto.
Boretto. — Alberici Giosuè, Panizzi Moriglio Attilio.
Cadelbosco Sopra. — Margini don Aldo.
S. Polo d'Enza. — Canovi Giuseppe.
Villa Cadè. — Ferrari Renato.
ROMA. — Bajani Orlando, Baracchi Ugo, Basso Francesco Mario, Bastianelli cav. dott. prof. Raffaele, Brugiati Carlo, Burtchaell Kath'leen J., Cestelli rag. A., De la Ville sur Illon dott. Carlo, Desideri rag. Giuseppe, Duca d'Arcos, Fantoli avv. Giacomo, Gino Eriberto, Macca Rosa avv. José, Mambrini Luigi, Manfredi Giuseppe S., Marincola di S. Iloro bar. comm. Evellino, Martinis Luigi, Muratore cav. avv. Nicola, Natalizi rag. Giuseppe, Nobis Agostino, Nobis Tosi Dalide, Orsatti Giovanni, Percuoco Gennaro, Porta avv. Attilio, Porta Giovanni, Riva Giuseppe Angelo, Sala Convegno S. Uffic. I Granat., Savini rag. Giulio, Savio Mario, Tega Francesco,

Vannucci Sestilio, Verardini Vittorio, Zanazio Giuseppe, Zanetti ten. Aurelio, Zocca Mario.
Bassano di Sutri. — Manoni Paolo.
Civitavecchia. — Bellavita cap. Ugo, Locatelli Silvio.
Giulianello. — Scarpace dott. Agostino.
Montelanico. — Cinti dott. Francesco.
Nettuno. — Ricci Nunzio.
Norma. — Onorato ing. Giuseppe.
Soriano nel Cimino. — Battistoni Romano, Catalani Luigi, Fontana Giacomo, Peretti Giacinto, Ramicci Domenicangelo.
Viterbo. — Garinei Filippo, Libertini cap. Rosolino, Novellis ten. Alberto, Perugi Giulio, Polcari Emilio.
ROVIGO. — Schiesari Giovanni.
Adria. — Scarpa G. B.
SALERNO. — *Amalfi.* — Lucibelli dott. Pietro.
Buccino. — Opromolla A.
Sala Consilina. — Cioffi Francesco.
SASSARI. — Cernuschi ten. Arturo, Delitala Claudio.
La Maddalena. — Circolo Ufficiali Brigata Artiglieria da Costa, Susini Aurelio.
Villanova Monteleone. — Pintore Galleri Salvatore.
SIENA. — Brogi Ferdinando, Pini Antonio.
Poggibonsi. — Bruschi Brunetto, Lorini Guido.
SIRACUSA. — Bordone ing. Gaetano, Politini ing. Domenico.
SONDRIO. — *Bormio.* — Dormia Giovanni.
TERAMO. — Lucidi Pietro.
Penne. — Gaudiosi march. Ottavio.
Rosburgo. — Arlini avv. Ambrogio.
TORINO. — Andriselli Eugenio, Asinari Vittorio, Bachi Adolfo, Balmas Oscar, Barberi Attilio, Benaglia Riccardo, Benedetto Stefano, Berchiatti Giovanni, Bertoldi Augusto, Bertolone-Bettmann dott. cav. Alfonso, Bianco Domenico, Blavet di Briga cav. Enrico, Bognier Lorenzo, Bonardo Ugo, Brunetti Silvio, Calliano Pietro, Campagna Durando, Caudano Giuseppe, Caprioli Guglielmo, Carli Enrico, Casartelli Antonio, Castandi Giuseppe, Circolo Ufficiali a Riposo ed in Congedo, Clava Italo, Cossato Lorenzo, Davicini Pietro, Defabianis Angelo, Ducco E., FERRARI EUGENIA, Ferrero Battista, Fornelli Giov., Francinetti Primo, Fubini Davide, Garavini Eusebio, Gardino Rodolfo, Gazzera rag. Ernesto, Ghio Emanuele, Giacometti Francesco, Gianassi Ezio, Giannini nob. Giuseppe, Giorcelli Pietro, Lanza Angelo, Lanza Giulio, Marchisio cav. C. A., Marella Adolfo, Marmo G. Alfredo, Marone Enrico, Meille Guglielmo, Migliau Giuseppe, Milazzo Andrea, Miller ing. Franz, Miretti geom. Pietro, Morando Giuseppe, Natta rag. Carlo, Nicotera Enrico, Panà Luigi, Pattoni P. Paolo, Pavesio Vittorio, Pezzi Alfredo, Quagliotto Fr., Rosa Mario, Sandrone Riccardo, S. Martino di Strambino Ferdinando, Sansoni Carlo, Sansoni dott. Luigi, Somigliana prof. Carlo, Spaccamela Francesco, Stevano Pietro, Stroppiana Silvio, Tacco Felice, Taglione Giovanni, Tartaglia Albino, Tirozzio Giovanni, Tomati Roberto, Tosi Cesare, Tournon ing. Adriano, Vigna Nicola, Zanaboni Mario, Zanola Giuseppe, Zerbino Pasquale.
Aosta. — Negro Carlo.
Balangero. — Girelli Secondo.
Carmagnola. — Banchio Giuseppe.
Castellamonte. — Allaira Mario.
Champdepraz. — Gandina Pietro.
Chieri. — Palmesino Pietro.
Chivasso. — Castello Giuseppe, Castello Luigi, Sacchetto Enrico.
Donnaz. — Ottin don Giuseppe.
Giaveno. — Biblioteca Popolare, Pogolotti dott. P.
Gressoney St. Jean. — Squindo Federico.
Ivrea. — Cozzolino Giov. G.
Venaria Reale. — Sala Convegno Sottoufficiali 5 Artiglieria.
Vinovo. — Griffa Luigi.
TRAPANI. — *Santaninfa.* — Accardi Patti dott. Giuseppe.
TREVISO. — Barzaghi Umberto, D'Argenio Alfonso.
Altivole. — Sguario dott. Nico.
Asolo. — Rostirola Emilio.
Cordignano. — Mocenigo conte Alvise Niccolò.
Fontanelle d'Oderzo. — Capuzzo rag. Rino.
Vittorio Veneto. — Amistani Pietro.
UDINE. — DE PUPPI contessina ELISA, Marangoni Riccardo, Mazzucchelli rag. geom. E., Ribotto geom. Amilcare.

Buia. — Contardo Mattia.
Fanna. — Calligaro E.
Lestizza. — Padovan dott. G.
Mortegliano. — Pergola dott. V.
Nimis. — Zoz Ausilio.
Palmanova. — Giordani Ivo.
S. Giorgio Nogaro. — Longo Luigi.
Sottoselva. — Calligaris Sebastiano.
VENEZIA. — Cenci Luigi, Coen Silvio, Dose Carlo, Pasinetti Luigi, Sala Convegno S. Ufficiali 71 Fanteria, Tis Vittorio.
Campocroce di Mirano. — Peron Francesco.
Chioggia. — Penzo Luigi.
Mirano. — Dionisi Piomarta Gabriele.
S. Donà. — Gues Oreste.
VERONA. — Angeleri Ezio, Bagatta Girolamo, Bombardi ten. Alessandro, Borgheri Guido, Brasavola de Massa Giuseppe, Garagnani cap. Enrico, Grillandini Raffaello, Hazon ten. Azolino, Jncisa Umberto, PacchioniCarlo, Pajola magg. Ulderico, Redaelli Luigi, Rossi conte Jacopo, Rossi rag. Umberto, Senero Antonio, Sirolli ten. Federico, Società Cattolica Assicurazione, Toniolo Silvio.
Badia Calavena. — Barbazeni don Sante.
Bovolone. — Battistella Romano.
Caldiero. — Fittà Plinio.
Gazzo Veronese. — Bosi Nilo.
Nogara. — Pellegrini dott. Adolfo.
S. Bonifacio. — Gitto Pietro, Mazzotto Ottavio.
VICENZA. — Carrer Pier Luigi, Matteazzi Dante.
Barbarano. — Righetti Giacomo, Vicariotto Augusto.
Bassano. — Bacchetti Ascanio.
Costabissara. — De Buzzaccarini march. Franc. Osvaldo.
Fontanelle. — RodighieroGiovanni.
Lonigo. — Pavan Bortolo.
Sandrigo. — Stecchini nob. Guglielmo
Schio. — Cavedon Vittorino C.
Villa S. Giovanni Ilarione. — Fracasso don Antonio.
COLONIA ERITREA. — *Massaua.* — Lorenzo Emilio.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Angeli Vittorio, Club Sportivo «Sempre Avanti», Levi Italo, Quarantotto Silvio, Stibel Carlo.
Capodistria. — Bassich Iginio.
Gorizia. — Grégorig Egidio.
TRENTINO. — *Lavis.* — Azzolini Giov. B.
Rovereto. — Bizzarrini Eugenio.
Sacco. — Emer Carlo, Emer G., Manfredi Luigi.
PROVINCIE DIVERSE. — *Wetrmann.* — Riva Eug. E.
Wiener Neustadt. — Marsili Baldovino.
Zeltweg. — Selenati Angelo, Somma Silvio.

Francia.

Aiguebelle. — Bozon Désiré.
Bordeaux. — Prevost Maurice.
Nice. — Kraft Charles (fils-), Venturi Enrico.
Paris. — Arrigoni cav. A., Brinquant avv. Paul, Guillemin Désiré Justin, Kateneff Wenceslas, Lorin Henri.
Servance. — Brugnacchi A.

Germania.

Gautzsch. — KEES CHARLOTTE.

Portogallo.

Figueira da Foz. — Gonzaga da Igrea Joao E.

Svizzera.

CANTON DI GINEVRA. — *Ginevra.* — Gaggia Giuseppe.
CANTON DI S. GALLO. — *San Gallo.* — Trivero prof. Carlo.
CANTON DI ZURIGO. — *Zurich I.* — Tittoni don A.
CANTON TICINO. — *Biasca.* — Belgeri Achille, Grandi Faustino.
Lugano. — Lubbock Cecil. C.
Stabio. — Cristini Salvatore.
CANTON VALLESE. — *Briga.* — Kluser Ed.

AFRICA.

Alessandria d'Egitto. — Mieli Renato.
Fort Beaufort. — Maggiorotti J. B.
Port Sudan. — Nicolosi ing. Giovanni.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

New York. — Oliva Celestino, Schieffelin Schuyler.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

Manaos. — Mendez Guimavaes Sebastiao.
Parà. — Severino Duarte Quintino.
Xapury Rio Acre. — Lucibelli Irmao L., Rios Nativo.

Repubblica Argentina.

Buenos Ayres. — Feyoo Jacinto E., Finocchi Serafino, Jury Miguel, Massalunga Angelo J., Mei Mariano, Pastorino S.

Repubblica Chile.

Tacna. — Attilio Clemente, Bacigalupo Antonio F., Bacigalupo Giov. B., Badaracco Giuseppe, Banchero Angelo, Banchero Davide, Bellagamba Giovanni, Capellino Luigi E., Coda Vittorio, Figini Alberto, Gervasio Angelo, Girandi Angelo, Lupieri Egidio L., Muzzo Julio, Peirano Angelo, Podestà Aurelio, Praeli Enrico, Raffo Giulio Cesare, Rebisso Angelo, Saba Giovanni, Sarti Giovanni, Trabucco Ernesto, Vaccaro Emilio, Vaccaro Ovidio, Viacava Pietro.

Repubblica Equatore.

Guayaquil. — Bozzo Antonio, Canessa Giuseppe, Noziglia Pietro, Rastelli Ugo, Rossi Arturo.

Repubblica Perù.

Callao. — Carbone Antonio, Nossardi Marco.

Repubblica Uruguay.

Montevideo. — Restelli cav. Giovanni.

R. Oriental. — Angel Giusto.

Venezuela.

Caracas. — Spinelli Giuseppe.

Posizione dei Soci al 31 Dicembre 1908.

Soci annuali al 15 dicembre 1908 . . .	N.	67 198
Soci morosi che pagarono l'annualità . .	»	23
	N.	67 221
Soci nuovi inscritti dal 15 dicembre al 31 dicembre 1908 . . .	»	14
Totale Soci annuali	N.	67 235
Soci vitalizi al 31 dicembre 1907 . . .	N.	1 686
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 31 dicem. 1908	»	643
	N.	2 329
Totale Soci	N.	69 564

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi — Capriolo & Massimino - Milano.

GRATIS AI SOCI

ANNO XV · 90.000 Copie · N.3, MARZO - 1909

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

TOVRING CLVB ITALIANO—Via Monte Napoleone 14—MILANO

Anno XV - N. 3. Marzo 1909.

TOVRING CLVB ITALIANO

"PUGLIE,,

Divagazioni sulla Guida delle Ferrovie dello Stato e del Touring.

Una delle regioni d'Italia tra le più isolate dal movimento turistico è senza dubbio la Puglia.

Malgrado quasi 600 chilometri di costa, i suoi porti sono pochi e muniti di comunicazioni quasi tutte specializzate pel solo trasporto delle derrate. Divisa dalla Basilicata, dalla Campania e dal Molise da catene di monti poco elevati, tale è però la scarsità di strade attraverso di essi e la distanza dei centri abitati di qualche importanza, che essi sono un ostacolo poco meno che insormontabile. L'Abruzzo non è congiunto alla Puglia lungo la spiaggia dell'Adriatico neppure da una strada carrozzabile, cosicchè si può affermare che soltanto le vie ferroviarie rilegano turisticamente con facilità la bella regione pugliese al resto d'Italia.

Dalla Calabria, lungo il mare; dalla Basilicata per Potenza e Taranto, per Melfi, Altamura e Canosa; dalla Campania per Benevento ed Ariano, e dal settentrione per la grande arteria litoranea adriatica, si penetra infatti ferroviariamente con ogni comodità nelle Puglie. Molto a proposito dunque una pubblicazione sulle Puglie, destinata per l'importanza della sua redazione a far epoca nella raccolta non certo numerosa di opere che illustrano questa regione, è stata ora dal Touring inviata ai soci. Le Ferrovie dello Stato hanno calcolato opportunamente che se le Puglie nella stagione vinicola diventano tutte un proficuo scalo pel carico di uve e di mosti e se esse in altri momenti dànno i benefici del trasporto in masse enormi di olio, mandorle, fichi, grani, non è questo un motivo perchè le Ferrovie non possano vivificare l'altro traffico non meno fruttuoso, dato dallo stuolo di viaggiatori, che non è nè incettatore di uve o di vini, nè mercante di granaglie o di olî.

Vaso con quadriga nel Museo di Bari.

I treni debbono facilitare la strada ai turisti. In fondo essi sono veri pionieri di commercio e di industria, poichè è dalla conoscenza personale dei luoghi che nella parte più intelligente, istruita e danarosa di un popolo nasce il suggerimento alla creazione di traffici speciali adatti a ciascuna località ed intensi.

E giacchè in materia di descrizioni di paese il Touring e le Ferrovie di Stato hanno dimostrato — lascio da parte per una volta tanto e per entrambi gli Enti la modestia — che le cose quando si fanno si fanno bene, ecco che ai soci del Touring, essi hanno mandato una Monografia la quale, se non m'inganno, può essere tenuta come la più diligente finora venuta in luce sulla regione, anzi dal punto di vista artistico avrà per molti quasi come un sapore di rivelazione.

Poichè nelle magnifiche pagine di « Puglie », il cav. Michele Oro, autore già di « Umbria »

e adesso della nuova Guida, passa in rivista un tal patrimonio di cose interessanti e ne porge all'occhio meravigliato tante e tante bellissime effigi, da far ritenere a chi non conosce le Puglie, che quella sia una terra benedetta dall'arte quasi quanto la Toscana e l'Umbria.

Per verità non lo è. Ma nondimeno essa è lontana da quell'aridità di costruzioni, da quella scarsezza di ricordi storici, da quella deficienza di panorami, da quella pochezza di città a cui potrebbero farci pensare i soli richiami materiali alle Puglie che si trovano in tre quarti d'Italia: vino di Trani e Barletta, olio di Terra di Bari, fichi e mandorle di Terra d'Otranto. Opera patriottica è questa di porre altri pregi di quella pingue regione sott'occhio agli italiani, ormai addestrati allo studio della patria e sempre più punti dal desiderio di conoscerla bene in ogni sua parte adesso che hanno cominciato a prendere il gusto di studiarla.

Dallo sprone al tallone d'Italia le Puglie, ora descritte nella loro veste più simpatica, si distendono attraverso la pianura del Tavoliere di Capitanata, verde anche d'inverno, arso ed infuocato d'estate, con ad occidente quelle curiose elevazioni calcari che sono le Murgie, lungo quel litorale ove sorsero tante greche colonie, nelle immense tenute di vigne ed ulivi, di mandorli e fichi delle fertili terre baresi ed otrantine, con sanguinosi campi di battaglia, con torri e castelli, con monumenti d'età lontanissime ignote alla storia.

La splendida Cattedrale normanna di **Troia**

* * *

Poche regioni d'Italia sono così caratteristiche e diverse da tutte le altre come la Puglia: le Puglie anzi, come si dice comunemente, riunendo sotto comune denominazione tre zone distinte: la Capitanata o provincia di Foggia, di cui fa parte il Tavoliere di Foggia, la provincia o Terra di Bari e la provincia di Lecce col suo Tavoliere e la sua Terra d'Otranto.

Un viaggio, anche rapido, in questo paese, se non offre particolari bellezze pittoresche nè grandi o preziosi monumenti — salvo eccezioni notevoli che la nostra Guida mette in rilievo accurato — ha però un lato interessantissimo: quello di far conoscere a colpo d'occhio un paese che possiede una propria individualità nell'aspetto fisico, nella vita sociale, nel clima e nei prodotti.

Per molti sarà, per così dire, una vera esplorazione. Le Puglie non sono forse un luogo ove il turismo possa troppo svilupparsi ed ingigantire, ma ogni turista dovrebbe almeno una volta percorrere la singolare ed interessante regione. Nè meglio si potrebbe distribuire un giro turistico che incardinandolo, come fu fatto, sulle linee ferroviarie, le quali suddividono la regione in piccole zone facilmente accessibili dalle stazioni.

Sono così descritte la Termoli-Otranto che è il prolungamento dell'arteria adriatica proveniente da Bologna ed Ancona; la Foggia-Lucera, che si arresta ai piedi dei monti della Daunia; la Foggia-Manfredonia, breve tronco, che porta all'escursione bellissima del promontorio del Gargano; la Foggia-Bovino, che è la grande via per Benevento e Napoli; la Barletta-Spinazzola-Gioia del Colle, linea tortuosa che contorna il lato occidentale delle Murgie; ed infine la Bari-Taranto e la Brindisi-Taranto, nascoste sempre nella più ubertosa alternanza di vigne, uliveti e mandorleti. Entrando nelle Puglie dal nord, per la linea litoranea o per quella di Napoli (di gran lunga le più frequentate) si presenta al viaggiatore quella prima parte della regione che è detta la Puglia Piana, dominata dai monti del Gargano la cui più alta cima (Monte Calvo) tocca 1046 metri; Puglia Piana che sta fra il Fortore a nord e l'Ofanto (che sbocca in mare poco sopra Barletta) a sud: fiumi di bel nome, di gran letto ma di pochissime acque.

Perfettamente livellata intorno a Foggia questa parte delle Puglie forma un'immensa pianura, il Tavoliere di Foggia, che misura quasi 5000 chilometri quadrati, cioè 100 di lunghezza per 50 di larghezza; che stupisce il viaggiatore per l'immensità, ma ancor più perchè i suoi

campi sterminati sono totalmente privi d'alberi e da ciò prendono un aspetto solitario di prateria americana o di steppa secondo le stagioni. E' coltivato in parte a grano, in minor parte a vigneto, il resto — ed è porzione ancora assai notevole — è abbandonato alla pastorizia.

Di primavera, d'autunno ed anche d'inverno tutto questo Tavoliere, è un meraviglioso mare di morbido verde. D'estate, dopo la mietitura, la costante normale siccità di parecchi mesi trasforma la pingue dolcezza dei pascoli e i fluttuanti campi di grano ove tra le stoppie bruciarono nel solleone anche il papavero ed il fiordaliso, in un fulvo cocente deserto, che si stende a perdita di vista senza oasi di boschi di piante, di abitazioni, tagliato da pochi rettilinei di strade interminabili, monotone e da qualche desolato serpeggiante tratturo.

Il piano del Tavoliere è uno strato, sottile in alcuni punti, maggiore in altri, di terra vegetale steso in parte su di un letto calcareo, in parte su depositi di ghiaia e di sabbie e mostra chiara l'epoca geologicamente non lontana in cui fu coperto dall'Adriatico, quando il Gargano era un'isola e le alluvioni colmarono il bassofondo ponendolo in secco.

Più a sud dell'Ofanto si stende la Puglia Petrosa, che va fino all'estremo limite di Leuca ed è caratterizzata lungo il litorale dalla perfetta pianura percorsa dalla ferrovia adriatica e nell'interno dalle Murgie.

Questo portale della **Chiesa dei Santi Nicola e Cataldo di Lecce**, è un bell'esempio della scoltura in pietra di Lecce, la quale si scava così molle da poter essere lavorata colla pialla e i ferri da intagliatore, poi indurisce e resiste per secoli.

Le Murgie sono un'altra curiosità delle Puglie. Quanto diverse dalle Alpi ed anche dall'Appennino, per tutti gli aspetti! Sono, complessivamente, un altipiano, una larga catena di colline piatte poste tra l'Appennino e l'Adriatico: larghe ondulazioni in guisa di terrazzi, separati l'uno dall'altro da poche profonde incisioni, da burroncelli a pareti verticali, detti *gravine* nel versante jonico e *lame* in quello adriatico, linee d'espluvio perennemente secche d'estate, mentre d'inverno vi scorrono torbide fiumare.

I geologi hanno dimostrato che le Murgie per la loro costituzione, anzichè all'Appennino cui sono parallele, debbono essere collegate al Gargano, alle Tremiti ed ai monti dell'Albania. Esse furono un tempo separate dall'Italia continentale mediante uno stretto di mare, che univa il golfo di Taranto all'Adriatico secondo la linea oggi percorsa dal Bradano, dal suo affluente il Basentello e dal torrente Locone, affluente dell'Ofanto. Il sollevamento delle Murgie avvenne in periodi frammezzati da soste e fu completo dopo l'epoca quaternaria. Le Murgie dunque sono geologicamente diverse dall'Appennino e di epoca posteriore, nello stesso modo che di diversa epoca sono le Alpi Apuane collocate tra l'Appennino ed il Mar Ligure, la serie di colline vulcaniche che si susseguono formando come una lunga catena fra l'Appennino ed il Tirreno ed i gruppi calabresi di natura alpina del Monte Pollino, della Sila e dell'Aspromonte. Per poco che il viaggiatore osservi il profilo di tutti questi monti e guardi con attenzione lungo la strada, la natura del suolo, esso vi distingue subito, pur essendo profano agli studi speciali, queste elementari grandi classifiche dei terreni.

Basse come sono le Murgie, la cui altezza media è intorno a 300 metri, e degradanti dall'Appennino verso l'Adriatico e sempre più verso mezzodì, dove nella penisola salentina l'altezza è intorno a 100 metri, esse non possono offrire eccezionali punti di vista. L'inchiesta del Touring pubblicata nella *Rivista* qualche anno fa sul « più bel punto di vista d'Italia » non ha dato alcun suffragio per esse. Tuttavia nella stagione opportuna non manca loro un certo grado di amenità. Ma ciò che colpisce massimamente dalle loro falde fino al mare è la fertilità prodigiosa del terreno. Ben poche parti d'Italia possono vantarne altrettanta, sebbene l'uniformità della coltivazione tolga quasi dappertutto ogni varietà al paesaggio. Ma se ciò contribuisce a impedire alle Puglie di diventare soggiorno prediletto dei turisti, anche questa costante figura della vegetazione sempre uguale per migliaia di chilometri quadrati, impressiona profondamente come ogni cosa poderosa. Chi è capace di gustare la poesia della Campagna Romana, della Maremma, del de-

Gli **Scogli Bianchi di Vieste** sono roccie altissime a picco sull'Adriatico, scavate alla base da profondi antri marini. Sono curiose pel loro colore chiaro e per l'imponenza.

serto, della solitudine grandiosa insomma qualunque ne sia l'aspetto, troverà anche nelle Puglie motivi di ricordo indimenticabile.

* * *

Ed ora un altro sprazzo di luce per ben intendere le «Puglie ».

Vi fu un tempo in cui l'esportazione dei vini pugliesi da taglio, accresciuta con smisurata rapidità spinse i proprietari dei terreni a coltivazioni superiori alle loro forze finanziarie. Essi investirono tutto il loro e per dippiù si caricarono di debiti per l'impianto di vigneti di formidabile estensione. Ma quando la rottura del trattato di commercio colla Francia, la quale assorbiva una grande quantità dei vini pugliesi, disseccò d'un tratto questa sperata fonte di nuove ricchezze, quando altre nazioni gravarono i nostri vini di balzelli proibitivi per prodotti di così infimo prezzo, quando la concorrenza spagnuola ed ungherese acuì le nostre difficoltà, si scatenò come uragano sulle Puglie una crisi, che purtroppo non è ancora cessata oggi. Non si osa sbarbicare dei vigneti fiorenti anche quando non vi sono più botti per capire il vino invenduto. Se alcuni grandissimi coltivatori, quali il duca di La Rochefoucault ed il Pavoncelli, ebbero l'abilità ed i mezzi di rialzare con lavorazioni razionali il prodotto bruto del vigneto trasformandolo in vini pregiati, la maggioranza degli agricoltori, incapace di questo ardimento, rimase invece produttrice di vini ordinari, respinti dal mercato inesorabile. Così si ridusse la quasi totalità dei vignaiuoli a durissimo partito.

E siccome l'organizzazione della proprietà fondiaria nelle Puglie è in generale a latifondo coltivato con mano d'opera retribuita a giornata senza contratti di partecipazione colonica, così le crisi agricole, come quella del vino, si ripercuotono istantaneamente in modo crudele sul popolo. Si ripercuotono all'istante su di esso perfino se si tratti di fenomeni passeggeri. Basta una siccità un po' prolungata — e purtroppo le siccità pugliesi sono terribili, ed un memorando quanto doloroso ricordo lascerà quella del 1908 — basta che la mosca olearia diminuisca sensibilmente il prodotto d'olivi di un'annata, basta che il raccolto del grano o delle mandorle sia al disotto della media, perchè la diminuzione d'impiego di mano d'opera piombi immediatamente le popolazioni agricole, che vivono alla giornata, in una condizione tale di effettiva miseria, che il minimo incidente può accendere fra di esse odî insensati e provocare disordini gravissimi.

Il **Lago di Varano** è un grandissimo specchio d'acqua separato dal mare da una sottile lingua di terra. E' pescoso, malarico, pittoresco, perduto nella solitudine appiedi del Gargano.

Sotto questo punto di vista la situazione

pugliese è veramente tremenda. Pur troppo di spesso i giornali italiani sono costretti a diffondere improvvise ferali notizie di conflitti sanguinosi fra popolo e autorità municipali, o fra popolo e forza armata, nei quali potrebbe talora la prudenza degli uomini, nell'istante della crisi acuta, avere un'influenza calmante e anche impedire gli spargimenti di sangue e gli incendi, ma non può di certo togliere al ribollimento violento delle passioni le cause fondamentali. Queste permangono minacciose e pure urge di rimuoverle con un diverso ordinamento agricolo e con tutti quei mezzi che gli statisti debbono predisporre e che col tempo si possono attuare.

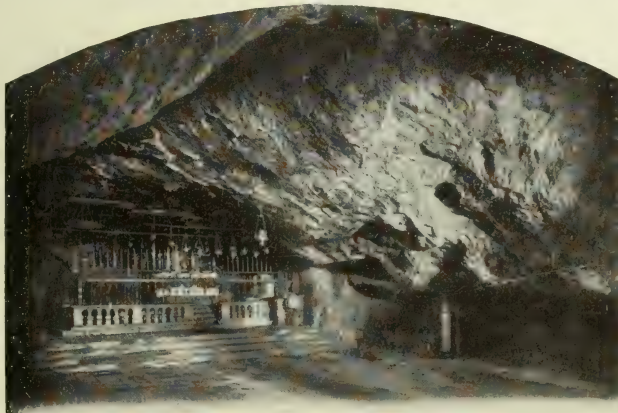
Castel del Monte: la Spia delle Puglie o il Belvedere, così chiamato pel magnifico panorama che si ha dalle sue alte torri. E' il monumento svevo più insigne delle Puglie, castello di caccia, reggia, harem pei saraceni di Federico II di Hohenstaufen.

Vadano i turisti nelle Puglie, condotti dalla Guida delle Ferrovie dello Stato e del Touring, e la vista del paese chiarirà nel loro spirito molte causali di questo e d'altri problemi, che è carità di patria e dovere di cittadini di studiare alle fonti per giudicarne e provvedere.

***

Essi vedranno come a questo stato doloroso di cose contribuisce la caratteristica disposizione degli abitati nelle Puglie. Infatti, sopratutto nel nord, il visitatore nota con meraviglia la concentrazione completa degli abitanti in un numero esiguo di grossi centri, mentre tutto intorno la campagna è assolutamente deserta. Foggia appare come un'oasi nel mezzo del Tavoliere. La strada ordinaria fino a Cerignola, per citare un esempio (36 chilometri), non è fiancheggiata, alla lettera, da una sola casa, e tutt'al più si scorgono in distanza poche masserie, da potersi numerare sulle dita di una mano.

E in generale è così nel resto delle Puglie. Numerosi sono i centri di 20, 30, 40 abitanti (1) costituiti, meno i principali, per la maggior parte da aggregati di contadini senza quei caratteri di città con vita sociale evoluta, che contraddistinguono luoghi di assai minore importanza numerica di abitanti in quasi tutto il resto d'Italia, e specialmente in quelle regioni che ebbero una lunga storia di dominio o di civiltà.

Quasi tutte le città pugliesi, sopratutto quelle lungo la linea litoranea, si compongono di un vecchio nucleo, la terra, dall'aspetto prettamente orientale, dalle viuzze strette e spesso tortuose. Intorno a questo nucleo si sono sviluppate in epoca più recente le città, costituite per lo più, salvo specialmente Barletta, Trani, Bari, Lecce e qualche altra, da case ad un solo piano terreno,

La grotta di San Michele sul Monte S. Angelo, il santuario più celebre della Regione fin dal tempo delle Crociate. I turisti debbono visitarlo l'8 di maggio o il 29 di settembre, ricorrenza delle due maggiori feste.

(1) — Secondo il censimento del 1901, Bari ha 77341 abitanti, Taranto 60331, Foggia 53134, Andria 49967, Barletta 41969, Corato 41739, Molfetta 40641, Trani 32059, Lecce 32029, Cerignola 32028, Bisceglie 31461, Bitonto 30652, San Severo 28550, ecc.

coi tetti a terrazzo per raccogliere le acque piovane.

Le costruzioni sono in un gaio travertino chiaro del paese, che si scava piuttosto molle ed indurisce poi, sono fatte assai bene e la nudità del loro arredamento interno, poverissimo presso il popolo, contrasta con la solidità e la pulizia del fabbricato. Le vie sono spesso ben tracciate, diritte, larghe, bene lastricate, con sezione moderna a schiena di mulo e marciapiedi rialzati e vengono tenute, salvo in poche città che fanno eccezione, con esemplare pulizia.

Domina dappertutto sovrano il latte di calce, distribuito largamente, ma di frequente, purtroppo, solo all'esterno della casa. Cosicchè spesso dei paesi che risplendono al sole candidi come neve abbagliante, ricordano, visti di fuori, la poetica descrizione che De Amicis fa di Cadice la Bianca, mentre all'interno mettono sotto gli occhi e il naso la descrizione omerica non meno evidente delle stalle di Augia. Nè, in certe città di Puglia, purtroppo esiste un Ercole per slanciarvi il fiume... ed anche il fiume mancherebbe.

zampillano parte o tutta l'estate, ma per lo più di acqua cattiva o pessima, spesso salmastra. In molti luoghi si usa tenervi un pesce o qualche anguilla, che se non altro si mangia tutti gli animaletti di una certa dimensione. Illusione d'acqua almeno grossolanamente pura! Le cisterne d'acqua piovana sono di frequente mal costruite e in certi luoghi ricevono acqua oltre che dai tetti anche dalla strada, convogliante ogni sorta di immondizie, senza neppure un elementarissimo filtro.

Per fortuna da molti anni è divenuto abituale importare nelle città principali acqua buona con cisterne ferroviarie: immense le spedizioni di acqua del Serino (Napoli) e anche delle sorgenti di Ofantino e d'altre.

Vi sono dispense municipali di queste acque, organizzate opportunamente, ma si comprende come di fronte alla inesistenza delle acque sorgenti in posto ed alla scarsità della pioggia, che di regola non permette un buon rifornimento delle cisterne, ogni rimedio risulti inadeguato. Infatti durante la eccezionale siccità dell'anno scorso, si fecero ingenti i trasporti

L'immenso **Castello di Lucera** con quindici torri e due mastii. Ebbe il suo massimo splendore quando Federico II vi insediò la Corte, l'harem, un popolo di saraceni, moschee. E' un magnifico punto di vista, degno dell'ammirazione di ogni turista cui pure siano noti i grandi panorami.

***

Infatti la Puglia ha un'altra specialità, la quale colpisce dolorosamente nell'estate, ed è la deficienza di acqua in genere e, si può dire, l'assoluta mancanza di acqua potabile: *Puglia siticulosa*, fu detta fin dall'antichità. Incalcolabile è il maggior valore che avrebbero i terreni se potessero venire, sia pure scarsamente, irrigati in modo da rendere possibile la coltura intensiva; come pure grandi sono le privazioni per la mancanza di buona acqua da bere, e gravissime le conseguenze sulle abitudini di pulizia, l'igiene e la pubblica salute.

Poverissime sono le acque correnti della regione. Lasciando a nord il Biferno si incontra andando verso sud il Cervaro quasi totalmente asciutto, poi nei pressi di Barletta, l'Ofanto, misero, torbido ed ozioso fiumetto (d'estate s'intende), poi più nessun altro fiume per quanto povero, nessuno alla lettera, fino al Bradano, che sbocca a Metaponto, a mezzo del golfo di Taranto.

Quà e là sonvi pozzi d'acqua sorgente, che

marittimi d'acqua potabile da Venezia, da Napoli, dalla Dalmazia, dalla Grecia: ma fu un palliativo quasi insensibile ad una tristissima condizione di cose, che merita lo studio di urgenti rimedî radicali.

La mancanza d'acqua nelle Puglie è una grande, calamitosa malattia sociale che contrasta il progresso morale ed economico della regione. Si disse l'anno scorso, mentre i treni di acqua erano saccheggiati dalle popolazioni sitibonde, che in più di un luogo i pozzi trivellati avevano dato acqua abbondante e buona, mentre si è sempre affermato prima che inutile è il trivellare perchè l'esito è quasi sempre nullo. Bisogna chiarire questo dubbio pieno di speranze. Gli interessati non dimentichino le loro tristissime condizioni: i privati, i consorzi di proprietari, le pubbliche autorità, il Governo, vadano a fondo dell'argomento: si sappia con sicurezza se i rabdomanti che in tanti luoghi delle Puglie preconizzarono l'acqua a poca profondità sono ciurmadori, illusi o veggenti della verità, e si facciano su larga scala esperimenti pratici per la soluzione di un problema gravido

di pericoli. Non dormano i pugliesi in attesa dell'acquedotto che ora si sta costruendo. Questo, sebbene opera veramente civile e grandiosa, è anch'esso un palliativo e non un rimedio, come sarebbero i pozzi, poichè l'acqua del Sele è ben poca in confronto dei bisogni, poichè l'altimetria del canale non può essere tale da permettergli di giungere ovunque, poichè molti Comuni si arretreranno dinanzi alle ingenti spese di impianto di serbatoi e di acquedotti comunali, e poichè infine il costo dell'acqua ai robinetti sarà tale, da ridurne l'impiego presso a poco a quello di sola bevanda.

***

Se lo spazio della *Rivista* non venisse conteso dal variato equilibrio d'argomenti che i 75 000 soci del Touring hanno diritto di esigere, e mi fosse perciò lecito di estendere maggiormente questo articolo, la Guida delle Puglie che mi ha condotto a queste considerazioni generali sulla bella regione me ne suggerirebbe molte e molte altre. La pastorizia ed i tratturi, il *comfort* che è quasi tutto da creare, il sentimento artistico del popolo, specie del leccese, che si traduce in plastiche di fattura ingenua ma piena d'ispirazione, i fenomeni carsici di una parte più interna delle Murgie, gli usi strani di certi paesi, le feste stranissime, i pellegrinaggi, la vita nei *trulli*, la storia delle ultime scoperte archeologiche (di cui i soci possono vedere alla sede del Touring qualche campione gentilmente donato al Sodalizio dall'Autore della Monografia a ricordo del suo lavoro) la fisionomia dei monumenti megalitici, unici nell'Italia continentale, il risveglio commerciale odierno, la speranza di traffici col litorale montenegrino... quanti altri argomenti potrebbero ornare come cornice il superbo quadro che la Guida ci presenta!

Piace qui a me di constatare che come già l'« Umbria », queste « Puglie » fanno onore nella sostanza e la forma ai nobili concetti di propaganda del turismo che legano con vincoli strettissimi il godimento puramente visivo del viaggiatore e il dovere del cittadino di farsi una coscienza di ciò che vale il nostro Paese, il vantaggio di questo d'essere continuamente attraversato da carovane di viaggiatori e il cementarsi di quelle fratellanze dell'anima tra regione e regione che si trasformano rapidamente in relazioni d'affari e in progressi sociali.

Vadano dunque queste « Puglie » alle mani di tante migliaia di viaggiatori « in potenza » quali sono i soci del Touring, i loro famigliari, i loro amici; destino le loro meditate simpatie e fra poco, quando il rigoglio primaverile sarà in tutta la sua pompa, o più oltre nello splendore dell'oro autunnale, il sottile allettamento di « Puglie » chiami l'un dopo l'altro a legioni pellegrini settentrionali ed isolani a quei lontani lidi nostri!

E... siccome sono uomo pratico, anche se di sentimento, ve lo ricordo: i differenziali ferroviari sono una manna...

L. V. BERTARELLI.

Un ponte romano conservatissimo, sull' Ofanto, a pochi chilometri da Canosa (Canusium) il rifugio dei romani dopo la sconfitta di Canne.

Il volumetto « Puglie », testè distribuito gratuitamente a tutti i soci del Touring, consta di 88 pagine fittissime, stampate con grande eleganza su carta di lusso. Esso è redatto dal cav. Michele Oro. La copertina a colori che rappresenta la reggia di Federico II, Castel del Monte, entro un viluppo di pampini e di grappoli, è di Duilio Cambellotti, l'esimio artista, popolare per tante sue opere geniali e per la sua creazione dei costumi delle tragedie dannunziane. Di P. Paschetto sono più che 25 gustosi fregi simbolici e intestazioni in tratto, pieni di colore locale sparsi nel volume.

Le illustrazioni propriamente dette — in parte notevole da fotografie originali — sono ben 225. Esse costituiscono una riproduzione pregevole, abbondantissima, quasi completa del pittoresco, dell'arte, dell'edilizia moderna pugliese. L'opera sarà dunque per valore intrinseco e bellezza estrinseca gelosamente conservata da tutti quelli che ebbero la fortuna di averla.

I nostri soci debbono continuamente valersi di queste interessanti produzioni del Touring per procurare a questo, con una propaganda intellettualmente simpatica e in tutte le classi di cittadini, nuovi aderenti, cioè in lingua povera, nuovi soci. Quando saremo centomila potremo fare ancor più d'oggi moralmente e materialmente! Intanto il Touring avverte che per queste Guide il lavoro ferve e un'altra ne va già maturando, che sarà, naturalmente, data gratuitamente a tutti i soci.

Ai pochi che non hanno ancora effettuato il

PAGAMENTO DELLA QUOTA 1909

ricordiamo che col presente fascicolo ***si sospende l'invio della RIVISTA e delle altre pubblicazioni.*** L'Amministrazione si riserva di far pervenire a domicilio l'assegno della quota gravato dalle spese di esazione.

Un accampamento di carovanieri cintato. (*Neg. Cap. W. G Smyth*)

CARAVANNING

Ancora una parola inglese per battezzare uno *Sport!* Non c'è via di scampo. A dir la cosa con parole italiane, sarebbe necessaria una circonlocuzione, una frase. Scontiamo le conseguenze di esserci svegliati tardi alle bellezze ed alle necessità dell'esercizio fisico. Abbiamo preso in Inghilterra le parole per esprimere il *touring*, il *camping*, il *foot-ball*, ecc.; accettiamo anche il *caravanning*, e pensiamo, per consolarci, che abbiamo imposto agli inglesi parole italiane in altri campi, dove noi ci siamo messi prima in movimento, per esempio l'arte e la musica. Gli inglesi usano il vocabolo italiano per dire *gusto*, *a solo*, *fantasia*, *adagio*, *accelerato*, e anche *dolce far niente*. Il debito resti saldato così.

Il *caravanning*, adunque, è l'ultima invenzione britannica in materia di *sport*, di svago e di esercizio all'aria aperta, ed è nello stesso tempo una istituzione antica come la terra. *Caravanning* vuol dire girare il mondo come lo girano gli zingari, in una casa rotante, dipinta a colori vivaci, dalle finestruole con le tendine bianche, dietro un cavallo forte; senza furia, senza orario, senza itinerario, fermandosi quando si ha voglia, dove il paesaggio è più delizioso, prendendo il cibo che abbiamo cucinato con le nostre mani all'ombra della foresta, dormendo sotto la tenda, quando la notte è tranquilla, svegliandoci al canto del gallo silvestre, viaggiando il giorno se c'è frescura, viaggiando la notte se le giornate son calde e sulle campagne silenti batte la luna piena.

Questo *sport* è nato in Inghilterra da un paio d'anni, e si è sviluppato con rapidità incredibile. I suoi adepti si contano già a centinaia, e vanno moltiplicandosi ogni giorno. C'è già un *Caravan Club*, che organizza e riassume l'attività dei 160 soci ascritti, che dà consigli per l'acquisto delle carrozze, dei cavalli, per gli scambi e le cessioni del materiale, per gli itinerari, ecc. e prepara, ad ogni primavera, un gran *meeting* di tutti i caravanisti d'Inghilterra, e una gran crociera attraverso alle più ridenti contee del Regno Unito.

L'idea ha trovato così buono il terreno dove ha messo radice, che è stata subito allargata ad altre applicazioni. Così c'è stato un medico specialista in malattie respiratorie, che ha veduto immediatamente quanto vantaggio i suoi infermi potevano trarre dalla vita libera in seno alla natura che il *caravanning* permette, ed ha fondato un fiorente sanatorio rotabile, che gira ad intervalli le provincie più belle di Scozia e e d'Inghilterra, ed ha già salvato più d'un infelice che i dottori avevano dato spacciato.

Io comprendo senza difficoltà l'immenso favore che il *caravanning* ha trovato fin dal suo primo apparire. Se una cosa mi stupisce è che al *caravanning* in Inghilterra non si sia pensato prima e che negli altri paesi, nella nostra meravigliosa Italia sopratutto, non si sia pensato ancora.

Il *caravanning* è, di tutti gli *sports* turistici, il più sano, il più pittoresco, il più ideale. Esso ci piglia alle città, spezza con un colpo solo tutti i vincoli che ci legano alla società e ci depone nel grembo della natura. E' il più perfetto degli *sports* all'aria aperta: perchè all'aria aperta non solo consente, ma impone di vivere continuamente, per quanto la crociera dura. E' uno *sport* che risveglia, eccita, organizza le iniziative individuali: perchè i carovanieri han da fare tutto da sè, hanno da creare il miglior itinerario, il buon posto per il pernottamento, hanno da organizzare le riprovvigioni, hanno da conoscere i segni del tempo e il corso dei venti.

Il *caravanning* mette in contatto con la natura, con il paesaggio, come nessun altro genere di turismo fa; per questa gran ragione, che distrugge quel terribile diaframma refrigerante che si frappone crudelmente fra il paesaggio e il turista, e che è l'*hôtel*.

Il *caravanning* ci conduce in riva ai laghi e sulle riviere, nel cuore delle selve e in cima ai colli, sui lidi del mare e ai lembi delle grandi

Il rifornimento.... di 4 HP. (Neg. Cap. W. G. Smyth).

città fragorose, lasciandoci sempre a casa nostra, nel nostro *home*, lontani dai contatti estranei, fra i soli amici che abbiamo voluto avere per noi in questa settimana di riposo e di vagabondaggio, fra i libri prediletti che abbiamo voluto prendere negli scaffaletti della biblioteca di bordo, fra le poche fotografie di creature care, dalle quali, anche per pochi giorni, non ci volemmo staccare.

Il paesaggio così, si ammira, si contempla, si gode con agio e serenità: non più come uno scenario al quale ci portiamo faticosamente, distratti dall'ambiente diverso dal quale arriviamo, e che ci crolla dagli occhi e dalla memoria appena gli volgiamo le spalle per ritornare donde siamo venuti; ma come una cosa viva, come un'atmosfera continua ed ospitale che dall'alba al tramonto, dal tramonto all'alba, sotto il sole e sotto la luna, sotto le nuvole fuggenti e sotto il turchino del cielo, sempre ci possiede, sempre ci ha con sè. La natura ci dispiega allora volonterosa i tesori che solo gli occhi puri possono vedere, che solo i cuori degni possono sentire.

Sopra tutto, dono di un valore incalcolabile, il *caravanning* ci restituisce la libertà. Noi, cittadini del secolo XX, viviamo in una illusione colossale: d'esser liberi, di avere spezzate le catene di tutte le servitù, di esserci drizzati in indipendenza inviolabile. Mai invece l'umanità è stata più schiava. La libertà che abbiamo conquistata, di eleggere gli uomini che ci governano, è un'inezia al paragone delle infinite preziose libertà che l'intensificarsi dei rapporti sociali, il moltiplicarsi delle attribuzioni e dei poteri dello Stato, il progredire della suddivisione del lavoro, hanno distrutto ed ucciso.

Il mondo, com'è organizzato attualmente, è un immenso reclusorio dove ciascuno è al tempo stesso carcerato e carceriere. Il *caravanning* è il solo sistema con cui si può trovar riparo alla schiavitù imperversante e ricuperare di colpo la libertà integrale, la libertà di far quel che si vuole, di andare a sud invece che a nord, se il vento è di tramontana, ad est invece che ad ovest se vi piace viaggiare dopo mezzodì e non vi garba di avere il sole negli occhi, di levarvi all'ora in cui avete voglia, di mangiare quando avete appetito, di dormire quando il canto del rosignuolo in seno alla foresta persuade il sonno alle vostre pupille affaticate da una giornata intera di vita all'aperto, immuni finalmente dal

Fra tenda.... e grammofono. (Neg. Cap. W. G. Smyth).

1. Nel cuore della contea di Kent. — 2. La carovana accampata presso un torrente. — 3. L'ora del the. — 4. Itinerario... senza strada traverso i boschi. (*Riproduzione interdetta*). (*Fot. W. Mau*).

contatto degli ignoti, dalla servitù degli orari, degli itinerari, dall'orologio, questo stridulo e implacabile regolatore della tortura universale.

Su questo fondo di straordinaria eccellenza, come *sport* turistico, il *caravanning* permette il felice innesto di molti altri *sports* sussidiari, di altri svaghi, di piaceri d'arte, di curiosità, di scienza. Il *camping* si ingrana naturalmente e si integra felicemente col *caravanning*. I pali e le tele delle tende trovano facile posto al disopra delle assi delle ruote del carro carovaniero, senza essere di troppo peso al quadrupede, o d'ingombro alla carovana. Se la notte è bella, si drizzan le tende e si fa il campo: se invece le nuvole minacciano e scoppia l'uragano, si rincasa, si dorme fra il guizzo dei lampi e il rombar del tuono, nella cuccetta tepida della cara casetta rotante... e uno dei più grossi inconvenienti del *camping* puro è eliminato.

Col *caravanning* si può fare ottimamente del ciclismo. Due biciclette affidate ad un carro non sono troppo pesanti od ingombranti: e permettono ad ogni coppia, per turno, di fare un'esplorazione d'avanguardia, di compiere un esercizio un po' più vivo dei muscoli, di rituffarsi per un poco, dopo tanta oasi di pace, in un bagno di rapidità.

Le carovane inglesi che fanno crociera nei territori dove ci sono laghi o grandi fiumi, usano portare sul coperchio un canotto leggiero, e così ecco anche la distrazione del canottaggio e le filosofiche gioie della pesca. Poichè una delle scene migliori del *caravanning* è la selva, dove il *gibier* spesseggia; ivi carovanieri hanno anche opportunità magnifiche di caccia.

Tutti gli *sports* insomma si combinano ammirevolmente col *caravanning*, con questo poetico vagabondaggio nel verde, e dall'accoppiamento e dall'alternamento degli *sports* si mantiene, si moltiplica, si svaria, si ravviva la gioia e il beneficio dei felici che ne fruiscono.

Ma non solo lo *sportsman* ha tutte le opportunità possibili nel *caravanning*, ma anche il meditatore, l'indagatore, il poeta. Dove, e come, e quando si può trovare un'ora più propizia alla elevazione del pensiero, di un'alba rosata di maggio, che il carovaniere contemplatore può levarsi a vedere nella sua prima natività, dopo essersi lavati gli occhi nella rugiada? E il poeta può comporre le sue rime sull'orlo del lago, quando il sole che tramonta lo affoca; e il pittore può segnare sul margine della selva uno studio di colori in pochi segni rapidi e sentiti, nell'ora in cui l'anima è più intenta, la luce più bella sulle cose; e anche il semplice fotografo ha da-

vanti al suo obbiettivo una scena sempre cangiante, una serie immensa di luci, nella quale può scegliere l'istante ideale per la sensibilizzazione della sua negativa; e il botanico ha tutti i prati, tutti i boschi della regione attraversata a sua disposizione; e lo zoologo ha tutte le ore del giorno e della notte per tenersi in contatto coi regni naturali, per cogliere il fiore nella sua pienezza, l'uccello o l'insetto nell'istante in cui rivela un suo costume ignorato e gentile.

E le genti semplici con cui si viene a contatto sono invariabilmente cortesi ed amiche con gli insoliti visitatori. Mi diceva il capitano W. G. Smyth — uno dei più ardenti zelatori del *caravanning* in Inghilterra — che non gli è mai occorso, nei suoi lunghi giri zingareschi per le contee, che un *farmer* gli rifiutasse l'uso di un campo per un bivacco, o accettasse un compenso per quest'uso. Tutti i contadini che l'ospitarono, si dichiaravano pagati col concerto di grammofono che il capitano Smyth usa offrire a coloro che accolgono la sua casa ambulante, offerta la quale solleva immancabilmente l'entusiasmo dei buoni villici.

In alto, salotto per quattro persone, stanza da letto veduta attraverso la porta aperta — In basso, tavola da pranzo apparecchiata, letti a cunetta, armadi per indumenti. (*Fot. W. Muir*).
(*Riproduzione interdetta*).

* * *

Sarebbe opportuno che un movimento turistico così ricco di risorse, così bello, così diverso dalle abitudini della vita moderna e così economico, si propagasse in Italia. L'Italia è un paese che offre mille tesori più che l'Inghilterra ad un appassionato che voglia arricchirsi l'anima fortificandosi il corpo, in un lento pellegrinaggio libero quale è il *caravanning*.

Non tocca a me, dall'isola brumosa, dire quante e quali bellezze col *caravanning*, e col *caravanning* soltanto, si possono gioire nel nostro paese, che conosciamo troppo poco per quello che se ne può vedere dal finestrino d'un diretto o dalla vertigine d'un automobile in fuga furibonda. Io porto a conoscenza del potente *Touring Club italiano* come è sentito il *caravanning* in Inghilterra, e non dubito che nessuno meglio del glorioso sodalizio, sia in grado di sviluppare l'idea ed abbia l'autorità di mettere in onore in Italia uno *sport* turistico ideale, che pare fatto apposta pel nostro bel paese.

* * *

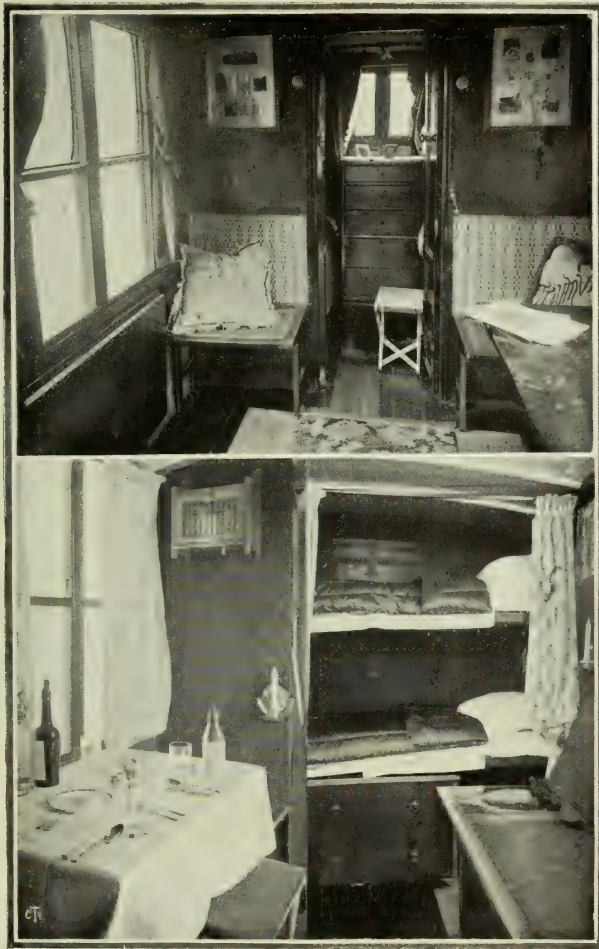
Ho voluto chiedere a Mr. H. Stone, segretario onorario del *Caravan Club* inglese qualche cenno pratico, che possa servire di aiuto a chi voglia iniziarsi al bellissimo *sport*. Ecco le informazioni che ebbi dal mio gentile interlocutore.

Si è *caravanners* perfetti, quando si ha acquistato l'arte di imballare l'inaspettato nello spazio minimo. Egli è pieno di scaltrezze per ingannare il peso e il volume. Egli è in lotta continua contro il non necessario. Un ricco *caravanner* comprò un carro splendente di utensili di rame e di adornamenti di metallo. Dopo un giorno di battaglia disperata egli si sbarazzò di tutto questo inutile peso, e lo sostituì con stoviglie leggere e a buon mercato trovando allegra la via successiva.

Il tirocinante deve tener presente che, più grosso e pesante è il carro, più vicino resta la civiltà e la tirannia degli uomini. Per il turista un carro ad un cavallo è molto preferibile ad un veicolo a due. E' più facile far tirare bene un animale che due. L'esperienza ha dimostrato che il miglior tipo di cavallo non è un cavallo da vettura o da *omnibus*, ma un cavallo d'agricoltori, assuefatto all'aratro.

Il carro può essere fatto a pareti doppie, con uno strato d'aria fra le due pareti, o a parete semplice. Ci sono seguaci dell'una e dell'altra scuola. Lo strato d'aria intermedio ha il vantaggio di conservare il caldo fuori all'estate, quando c'è arsura, e dentro in primavera e autunno, quando fuori è freddo. Il carro a parete semplice viceversa è più leggero.

L'accomodamento interno varia da carro a carro, secondo il gusto dei *caravanners*. Le foto-

grafie che illustrano questo articolo sono di un carro leggero, ma di lusso. Tutti sono d'accordo però nel praticare l'apertura del carro, nella parte posteriore del carro, così che si possa entrarci o discenderne senza arrestare il viaggio. Una finestruola nella parete anteriore comunicante con il conduttore è utilissima. Serve a ispezionare la strada e a dar ordini, e conversare col conduttore.

Le ruote devono essere alte, per facilitare la trazione dell'animale, e sostenere l'abitazione ambulante più elevata dall'umidità del suolo. Il viaggio medio di un *caravanner* che voglia godere il suo *sport* è di 10-20 miglia.

La cucina è fatta sopra una stufa fissa, nell'interno della carrozza, con un tubo che esce fuori del tetto per il fumo — sistema che consente di stender fili metallici intorno alla stufa, per far asciugare la biancheria. Ma nei carri leggeri, pei giri d'estate, si preferisce far la cucina fuori — come una delle nostre fotografie mostra — sopra lampada di paraffina senza stoppino, brucianti una mistura di aria e olio ordinario, nel sistema di Bunsen. Queste lampade danno intenso calore e sono senza fumo.

Il prezzo di un carro varia naturalmente, secondo le esigenze, in limiti amplissimi. Un carro a motore, che prese parte al *meeting* di Ockham della scorsa primavera, era tratto da una macchina di 48 HP e illuminato elettricamente mediante accumulatori e costava decine di migliaia di lire. Un altro *van* leggero, a un cavallo, presente allo stesso *meeting*, era stato costrutto dal suo proprietario con mille lire di spesa. Un carro ha viaggiato l'anno scorso l'Inghilterra, che costava 50 000 lire. Tra questi limiti chi si sente portato al *caravanning* ha ampia scelta, per seguire i suoi gusti e le possibilità della sua borsa.

1. Accampamento nella foresta. — 2. La preparazione del pranzo sul fornello all'aria aperta. — 3. Una visita. (*Fot. W. Muir*).
(*Riproduzione interdetta*).

Un buon cane da guardia, mentre è uno svago e una compagnia, è un custode prezioso della casetta, tanto per la notte, quando si dorme, che per la giornata, quando si è assenti, pel bagno, o per la passeggiata. Ma forse la cosa più essenziale — concluse sorridendo Mr. Stone — è un buon letto. Se un perfetto riposo di una intera notte non è goduto, i benefici splendidi del *caravanning* sono gravemente compromessi e diminuiti.

Ed ora, turisti d'Italia, mettiamoci all'organizzazione della prima campagna di *caravanning* per la veniente estate!

Londra, febbraio 1909

GIUSEPPE BEVIONE

GLI AMICI CHE SCOMPAIONO — LUIGI CASOTTI.

Con sentimento di viva commozione il Consiglio annuncia ai soci la morte di una tra le figure più simpatiche che alla storia del Sodalizio legarono il loro nome: del dott. Luigi Casotti, capo console di Cagliari, morto improvvisamente il 27 gennaio al Golfo degli Aranci, dove si era recato per motivi professionali.

Luigi Casotti fu uno dei più antichi capo consoli del Touring: la sua nomina risaliva al 1898, ed alla sua opera devota, costante, entusiastica si deve in gran parte se anche nella forte isola — troppo dimenticata dai turisti italiani — il Touring ottenne in breve volger d'anni sì vivo consenso di simpatie e di appoggio.

La memoria di Luigi Casotti rimarrà perenne in quanti poterono avvicinarlo ed apprezzarne la gentilezza squisita d'animo, la tempra di forte lavoratore.

Alla famiglia desolata vadano le meste condoglianze del Consiglio e dei soci tutti.

IL SENTIERO

Che malaugurata idea era stata la nostra! Lo sapevamo bene il buon detto antico: « non lasciare la strada vecchia per la nuova! » E noi l'avevamo lasciata per il sentiero nuovo!

Si scendeva già da mezz'ora, il sentiero che prima, sotto le alpi, aveva infilato il vallone tenendosi a mezza costa sulla sponda destra, proprio come segnava la carta al cinquantamila, ed aveva proseguito ben netto, bianco bianco, con un breve ciglio a valle, che spiccava a chiaro-scuro al raggio del sole tramontante, si era adagio adagio reso più incerto, più indeciso, come un'idea che finisse in un sottinteso. Anche il pendio s'era fatto più aspro, ed il suolo, ineguale; si scendeva ora a balzelloni giù per la striscia incavata nel terriccio semi-erboso, guardando innanzi, alla valle che già si era avvolta nella penombra azzurrina del crepuscolo, al disco del sole che vedevamo declinare lentamente, fatalmente.

Eppure il sentiero doveva condurci a bene: ci ricordavamo di aver svoltato in tempo, proprio sotto le alpi, e di esserci abbassati nel primo tratto, proprio come la carta voleva. Ed ora pareva che il sentiero, anzichè divallare ed ampliarsi, come tutti i sentieri che divallano verso un grosso centro andasse smarrendosi su per la china.

Infilammo una ganda biancastra che s'era insinuata tra i radi tronchi delle betulle. Il sentiero non c'era più.

Proseguimmo sul terreno instabile di detriti, traversammo tutta la ganda, scrutammo giù traverso gli arbusti che s'andavano facendo più vicini e più serrati, quasi a toglierci quella qualunque idea che per caso ci fossimo fatta di tentar per di lì la discesa alla ventura: il sentiero era decisamente scomparso. Consolante constatazione per noi che eravamo in marcia dalle due del mattino!

La linea scura dell'ombra che saliva dalla valle ci raggiunse; ci lasciò, ci sorpassò, salendo lentamente verso le creste ancora luminose nel sereno del cielo.

In fondo, lontanissimo, spiccava nel cupo azzurro della valle, il bianco campanile di Chiesa, circondato da punti bianchi sparsi di case: doveva essere la nostra meta!

Non restava che una soluzione: tornare indietro; e far presto; e far presto, riguadagnando la via sicura del mattino, che, Dio sa perchè, avevamo abbandonato per quella maledetta accorciatoia che ci aveva così proditoriamente ingannati.

Mentre risalivamo affannati la via già ridiscesa poco prima, un pensiero che da un po' di tempo andava ribollendo qui dentro, proruppe d'un tratto in un'imprecazione: perchè non si segnavano chiari i sentieri e si obbligava le povere nostre gambe a quel lieto lavoro? Perchè?

La meditazione fu troncata dalla necessità

di badare a noi ed al nostro amico sentiero, che ora, in salita, appariva anche meno chiaramente di quel che non ci era parso quando lo discendevamo vedendone dall'alto assai meglio il tracciato. Sarebbe stato davvero un colmo riperderlo ora e smarrirci così scioccamente su per la montagna, coll'allegra prospettiva di vagolare poi al chiaro di luna per un'intera nottata!

L' occhio fisso, intento, badava a seguire le lievi impronte del nostro passaggio di prima per la china ghiaiosa, svoltando secondo i capricci della via sinuosa al disopra delle macchie di faggine, riguardando ogni tanto all'indietro per vedere se mai ciò che credevamo sentiero non fosse una illusione dei sensi. Riguadagnammo il sole; ci parve di sentirci rinfrancati e di vedere un fine prossimo e lieto a quella nostra indiavolata salita; il sentiero tornò, colla luce viva del sole, più chiaro e preciso. In pochi minuti giungevamo alle alpi.

Eravamo sulla strada sicura.

Un'ora e un quarto forse, ci era costata la nostra trovata; non restava che raccomandarci alle gambe, ora, e divorare quei dieci chilometri di discesa prima che le tenebre ci raggiungessero definitivamente.

Uno di noi riaccennò alla luna! pareva disdetta: era il terzo giorno dell'ultimo quarto! La luna sarebbe spuntata verso l'alba!

Salutammo le alpi che pareva sogghignassero dalle loro porte sgangherate alle nostre spalle e ci lanciamo giù pel sentiero largo largo, tanto largo per noi, dopo il confronto recente, maestosamente costeggiante la montagna in lunghissima stria serpeggiante e, ahimè, con una discesa esasperatamente moderata.

Quella imprecazione sfuggita in un momento di impazienza batteva ora insistentemente nel cervello, in un altro tono! Perchè non si facevano dei sentieri diretti e si obbligava le povere nostre gambe a fare i comodi di quella stradaccia?

E ogni tanto, quando si traversavano i valloni laterali, la pianta di abete e i macigni che

servivano da pile si movevano dalla instabile loro posizione, o le acque vagavano a loro beneplacito giù per la compiacente china della strada; e lì era un bagno e un diguazzamento. Poi erano tratti interi aquitrinosi, dove il sentiero alla luce sempre più incerta del tardo crepuscolo si perdeva quasi completamente in poche tacche melmose. Poi era un tratto secco di argilla che finiva di infangarci e di renderci pesanti pesanti le gambe, attaccandosi in grosse zolle alle suole.

Auff : E il pensierino veniva sempre a galla: non si poteva farlo, questo sentiero, in luogo diverso, asciutto, adatto, migliore?

Quasi a castigo, il sentiero s'internò in un luogo asciutto... e si perse.

Lo ritrovammo più sotto, mentre incominciava a discendere in modo impressionante, facendoci rimpiangere quasi l'andamento pacifico tenuto fino allora. Un abbaiare di cani, un frastuono di belati, di muggiti, di orribili versacci di verri gustanti le gioie della famiglia: eravamo ad altre alpi; dopo tanta solitudine, ci parve di rivivere! Dopo le alpi, pensammo, si sarebbe fatto migliore anche il sentiero.

Si fece difatti migliore; era ora un largo viottolo, sassoso discretamente e che da recenti segni appariva percorso di fresco da un'intera mandria reduce dal pascolo. Dopo tutto, la gioia dell'avvicinarci alla meta, che ora vedevamo più distinta, o almeno meno mitica, ci era guastata. Anche i sentieri ben segnati, come erano deplorevoli!

La notte ci aveva circondato senza che noi ce ne avvedessimo, e le nostre pupille si erano andate allargando così docilmente di mano in mano che la luce scemava, che ci accorgemmo ch'era notte solo quando non ci si vide quasi più. Il sentiero continuava implacabile a discendere, a discendere verso quei scintillanti lumicini della Chiesa, che erano il faro del nostro porto lontano.

Ma oramai anche il proseguire era divenuto difficile, malgrado lungo la china cupa del monte spiccasse ancora di passo in passo il lastricato di straducola, in una scalinata di piode tonde bianchicce. La mente stanca continuava ad arrovellarsi intorno a quel pensiero insistente.

Il sentiero! Chi lo aveva fatto quel sentiero scellerato?

Chi lo aveva fatto? Tutti, lo avevano fatto, quel sentiero; noi pure, in quella giornata, avevamo contribuito a inciderlo più fortemente ed a consacrarne la traccia attraverso quel percorso così strano e variato di sinuosità inutili e di passi incomodi, incerti o malagevoli.

Inattesa conclusione, che riversava sul mio capo parte di quelle recriminazioni di poco prima!

Come era sorto quel sentiero? Come nascevano i sentieri?

Una prima volta un audace pastore dal fondo della vallata si sarà spinto fin quassù segnando su per la china vergine del monte una leggera striscia di erbe calpestate dei rami schiantati; poi gli steli si saranno raddrizzati; il tempo avrà cancellato ogni impronta.

Un'altra striscia di orme; e un'altra vittoria del tempo. Poi, un giorno, un nuovo passo giunse in tempo di poter ricalpestare tracce non ancora svanite; vi si affidò, con quell'inconscia fiducia che si ha nell'esperienza di chi ci ha preceduto; gli steli che già stavano per rialzarsi, si piegarono più forte. Un altro passo che ricalpestasse quella striscia già visibile, un altro ancora, sempre più di frequente, col rendersi più netta e più invitante la traccia: il sentiero era nato.

Il sentiero era dunque il luogo geometrico delle impronte umane; era dunque un fenomeno, un fatto storico e geografico.

Le sue incertezze? Le sue accidentalità? Le sue originalità? Erano il prodotto complesso della frequenza dei passaggi e delle condizioni del terreno. Chi poteva sapere per quale serie di trasformazioni la prima traccia, col mutarsi delle condizioni del terreno e col mutarsi dei bisogni dei valligiani quindi, fosse diventata il nostro calvario di questa sera d'agosto?

Mi parve che i ciottoloni del lastricato che seguivamo macchinalmente nel buio diventassero venerabili: il sentiero era un fatto sociale: era il primo stadio, il vaso capillare della *strada*.

Ad una svolta, ci si parò dinanzi, d'improvviso, spiccante lugubremente sullo sfondo ancora bianchiccio del cielo, la nera croce di Cavaglia.

Da quanti anni, da quanti lustri, da quanti secoli forse, quel simbolo di fede tenace aveva assistito alla lenta trasformazione? Per quanto tempo ancora avrebbe visto ai suoi piedi il suolo ineguale e malfermo del sentiero prima di vedere la calma striscia di una mulattiera, di una strada?

E come il sentiero avrebbe potuto diventare mulattiera, strada? Per diventare praticabile, bisognava che fosse praticato, oppure per essere praticato bisognava renderlo praticabile? Era l'ambiente che faceva i sentieri od erano i sentieri che facevano l'ambiente?

No. Non avevamo diritto di lamentarci dello stato dei sentieri; che cosa avevamo fatto per renderle più adatte a noi, delicati ed inesperti, le rudi vie tracciate su per le balze aspre dai figli della montagna? Potevamo pretendere che il sentiero diventasse mulattiera e strada, che diventasse più praticabile, migliore, se al troppo lento progresso ed al troppo lento affinarsi del bisogno locale, non davamo noi pure aiuto? Toccava a noi proprio, consolidare, indicare, segnalare, avviare alle vallate alpestri la corrente della vita e trapiantarvene le preziose energie; e rendere così le ultime vie attraverso le regioni della montagna più accessibili a chi alla montagna chiede la salute del corpo e la pace del cuore, meno faticose a chi alla montagna chiede con dura fatica i mezzi per la vita.

Sotto Caspoggio, il sentiero entrò in un bosco fitto di robinie, nel buio più pesto. Il dubbio che pure m'era nato, che migliorando i sentieri, si rendesse volgare la montagna, scomparve, in quell'ultima discesa a tentoni che faceva rivivere tutte le emozioni dei tremila metri. E svanì del tutto, quando, fuori del bosco, saltammo alfine, con gioia quasi infantile, sulla strada, sulla nostra sicura, buona, cara strada.

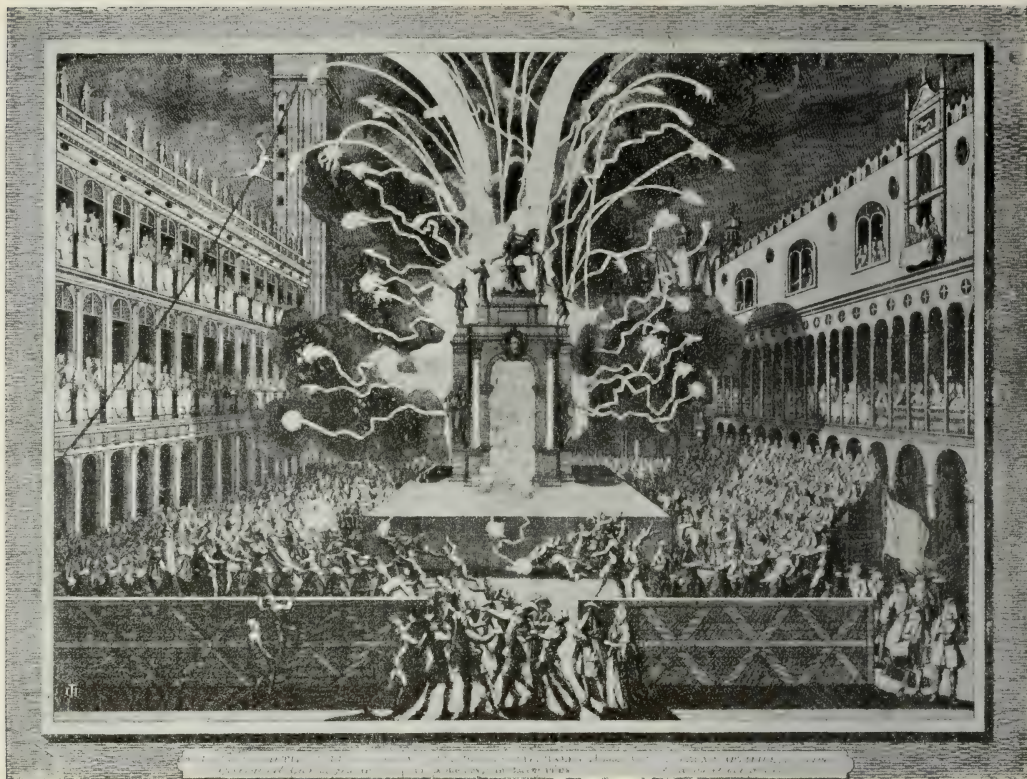
LUIGI BRASCA.

Stato di distribuzione delle pubblicazioni ai Soci del 1909.

Rivista. — Un bel fascicolo ogni mese. Spetta al socio dal mese dell'inscrizione in avanti.

Carta d'Italia. — Con i due nuovi fogli di Cefalù e Catania che verranno distribuiti nei mesi di marzo e aprile i soci del 1908 avranno ricevuto l'intero blocco degli otto fogli promesso nello scorso anno.

Nel corrente anno saranno distribuiti in gruppi di due fogli altri 8 fogli. Salvo le possibili modificazioni i fogli saranno i seguenti: 19 Ravenna; 20 Pesaro; 54 Sciacca; 55 Caltanissetta; 14 Cuneo; 24 Macerata; 26 Orbetello e 29 Chieti.

Annuario Generale 1909. — E' la ristampa riveduta e corretta dell'edizione precedente, ed è in corso di distribuzione ai soci nuovi. I soci del 1908 invece riceveranno verso la fine del corrente mese un fascicoletto di aggiunte e varianti con le quali potranno avere l'aggiornamento nell'edizione 1908-1909 che già posseggono.

Venezia. — I fuochi artificiali del Giovedì Grasso.
(Stampa del 1757, dall'opera *Storia di Venezia nella vita privata* di **P. Molmenti**).

CARNEVALE

Usi, costumi, ricordi.

Per chi è dedito ai viaggi ed ama farsi un concetto preciso delle popolazioni in mezzo a cui è passato — le costumanze tradizionali dei diversi paesi, al pari dei loro monumenti e dei loro linguaggi, offrono ampia materia di osservazioni concludenti e di raffronti sicuri, e gettano sul passato di ciascuna stirpe una luce singolarmente interpretativa.

Fra le popolari solennità, quella forse fra tutte che meglio si presta a stabilire con esattezza le analogie e le differenze di temperamento, di mentalità e di civiltà fra le varie genti, è il Carnevale; poichè il Carnevale è antico come l'animo umano, poichè esso rappresenta un istinto, una necessità organica universale, un tributo alla comune natura, a cui nessun popolo si potè mai sottrarre in tutti i tempi e sotto tutte le latitudini. E più ancora si presta perchè in questo impeto periodico dello spirito che straripa tumultuosamente dalla cerchia delle convenzioni, frangendo perfino i freni ordinari del vivere sociale, l'anima d'una collettività erompe nuda e sincera e disegna con nitidezza e semplicità quasi schematiche i contorni della propria fisonomia.

In vino veritas — sentenzia un adagio vecchissimo. Ebbene, il carnevale è la breve ebbrezza delle generazioni.

Mette dunque conto dal punto di vista poco sopra espresso, di fare una rapida rassegna degli usi carnevaleschi, massime in quest'anno che la festa con tutto ciò che un giorno soleva connettervisi pare dibattersi negli ultimi aneliti, pel fatale marasma che la consuma.

Fra pochi lustri parlare di Carnevale non sarà più di moda; la festa, anche di queste settimane, avrà perduto la sua *attualità*. E ciò si può ritenere per certo, dal momento che l'occuparsene ha già fin d'ora un malinconico sapore di commemorazione.

Infatti del Carnevale sono bensì sopravissute, per tenace forza d'inerzia, alcune scarse e povere forme esteriori; ma il principio intimo e spontaneo che le suscitava e dava loro la vita e la ragione d'essere; ma la letizia schietta ed impulsiva, la enorme e grassa allegria che presiedeva e suggeriva il rito giocondo ai nostri padri antichi, non è più.

Però, riflettiamo. Era proprio *gioia* nel senso corrente ed umano della parola, la iddia de carnevali d'una volta?

Io per me sarei tentato di dubitarne.

A ben pensarvi si trova che, in fondo, non c'è poi un grande divario psicologico fra la follia immane e brutale che si solleva a turbin dai carnevali di New York (per citare una lo

calità di grande modernismo) dove i cittadini vanno a gara nello stordirsi di alcool e di rumori — ed il delirio selvaggio dei baccanali greci, in cui un popolo che possedette sopra tutti al mondo l'estetica della misura, godeva imbestialirsi di sensualità sino alla violenza ed al furore.

In entrambi i casi noi notiamo lo sforzo dei celebranti a persuadere sè stessi d'essere felici, a dimenticare qualcosa di molesto e di pesante, ad illudersi circa il destino opprimente di lavoro e di saggezza che, trascorsa la immemore parentesi, tornerà ad abbattersi sugli uomini e a farli schiavi.

La giocondità serena e sincera che si traduce nel riso largo scaturente dal cuore, non è dunque e non fu la trionfatrice di queste cerimonie, tanto nel secolo xx, quanto nella lontana êra periclea; nella metropoli degli affari, come nella patria dell'arte.

Trattasi piuttosto di una frenesia spasmodica che ha per espressione, quasi direi per sigla, la smorfia, che l'emblema carnevalesco per eccellenza — la maschera — ha così fedelmente raccolta e fissata nella rigida immobilità de' suoi sberleffi.

***

Le origini del Carnevale?

Arduo compito per non dire impossibile, se si pensa che sotto qualunque nome ed in qualsiasi tempo festeggiato, esso rispose sempre ad un bisogno igienico dell'organismo umano: doveva servire di valvola di sicurezza alle esuberanze popolari compresse dai doveri imposti dalle leggi e dalle convenienze.

Semel in anno licet insanire — proclamava la saviezza latina; ma sarebbe stato forse più esatto correggere: *insanire oportet.*

Senonchè i carnevali della latinità erano più numerosi di quanto tale sentenza volesse lasciar credere e certamente più dello stretto indispensabile.

I baccanali, i lupercali, i saturnali offrivano frequenti occasioni al desiderio nostalgico d'insania e di licenza.

Quest'ultimo rito è quello che traccia in modo più evidente la linea caratteristica della solennità.

I saturnali costituivano la festa dei servi: per un giorno gli ordini sociali venivano a confondersi, o meglio, a capovolgersi: il che favoriva e giustificava in certo modo l'impulso da parte dei *cives* e dei patrizi ad incanaglirsi.

Il carnevale di Venezia. (Stampa fiamminga del Secolo XVII, dall'Opera *Venezia nella vita privata* di P. Molmenti).

In questo particolare noi possiamo ravvisare la linea saliente della tradizione, che permette agli infimi di godere, mediante i travestimenti, d'una passeggiera finzione di grandezza, ed ai grandi di provare, con lo stesso mezzo, un senso di soddisfazione e quasi di liberazione sfuggendo al peso della loro stessa dignità.

Ma prima dei romani, oltre agli elleni, altre genti celebrarono le feste della follia: gli ebrei, per quanto austeri di costumi e di pensiero, ebbero il loro *Purim* che cadeva precisamente nell'epoca del nostro Carnevale — e gli Egiziani fin dai tempi prefaraonici s'abbandonavano alle sfrenatezze di cui offrivano pretesto i misteri del bue Api.

Però, bisogna riconoscerlo, la culla del Carnevale e quasi diremmo il suo paese d'elezione — quello cioè in cui la solennità assunse le forme più tipiche — fu l'Italia.

Sarà l'azzurro intenso del nostro cielo, sarà la gaiezza incantevole delle nostre terre e delle

nostre marine che disposero maggiormente il cuore alla spensieratezza e che lo indussero ad accordarsi alla grande armonia esultante per l'aria e su dalle cose che lo circondavano?

Può darsi. Può darsi anche che un tal fatto si debba alle orme profonde ed incancellabili che la civiltà romana ebbe a stampare nell'indole e nelle consuetudini di una lunga teoria di posteri.

Infatti venne bensì sul declinare del grande impero, il cristianesimo e conquistò in breve al verbo nuovo le turbe miserabili di tutti i vinti e di tutti i percossi dalla insaziabile e dominatrice rapacità quirite. Ma quella religione di umiltà, di rinunzia e di inquietudini oltra mondane non penetrò l'epidermide del nostro popolo. L'anima latina rimase tal quale, pagana ed incurante nel profondo, poichè col tramontare dei vecchi Dei e con l'inabissarsi dello Stato romano il cielo aveva pur continuato a brillare del suo terso turchino ed il suolo non aveva messo gramaglie.

Il paradiso si sostituì all'Olimpo; ma la liturgia, anche mutando indirizzo, si mantenne nella sua sostanza quasi invariata.

Baccanali, lupercali e saturnali sopravvissero alla grande rivoluzione: soltanto assunsero una diversa etichetta.

Il carnevale del medio evo fu meno dissoluto delle orgie classiche; ma più grossolano e triviale. E tanto s'impose che, agli inizi, esso veniva sanzionato dalla partecipazione del clero il quale direttamente lo organizzava nell'interno stesso dei templi.

Di tale costume testimonia ancora entro le più vecchie cattedrali l'umorismo grottesco e balzano di mascheroni, di gnomi e di mostri marmorei rilevanti intenzione e pensiero manifestamente profani.

Invano, fino dai primi secoli dell'êra, Tertulliano, S. Cipriano, S. Clemente e S. Giovanni Crisostomo fulminarono queste larvate manifestazioni di paganesimo colle loro più veementi filippiche. Invano S. Agostino e S. Ambrogio le condannarono come pratiche ereticali; la data dei sollazzi, dei bagordi e delle stravaganze andò affermandosi sempre più e salendo in grande onore: — e al fiero arcivescovo di Milano doveva toccare il postumo oltraggio d'un privilegio alla solennità diabolica accordato nella propria città sotto forma di appendice che per colmo d'ingiustizia prese il titolo di carnevalone ambrosiano.

Durante il Rinascimento italico il carnevale come tutto il resto, ebbe il suo crisma di genialità: le pratiche ad esso inerenti ricevettero il loro assetto definitivo; la maschera, impassibile volto anonimo, livellatore d'ogni ordine sociale aggiunse esca ed assicurò tolleranza ed impunità alla licenza.

La moda dei carnevali italiani si diffuse negli altri paesi e non vi dico se trovò ospitale accoglienza.

Ma il primato dei carnevali restò pur sempre all'Italia.

Roma, Firenze, Venezia furono per lungo volgere di secoli maestre nell'arte della pazzia.

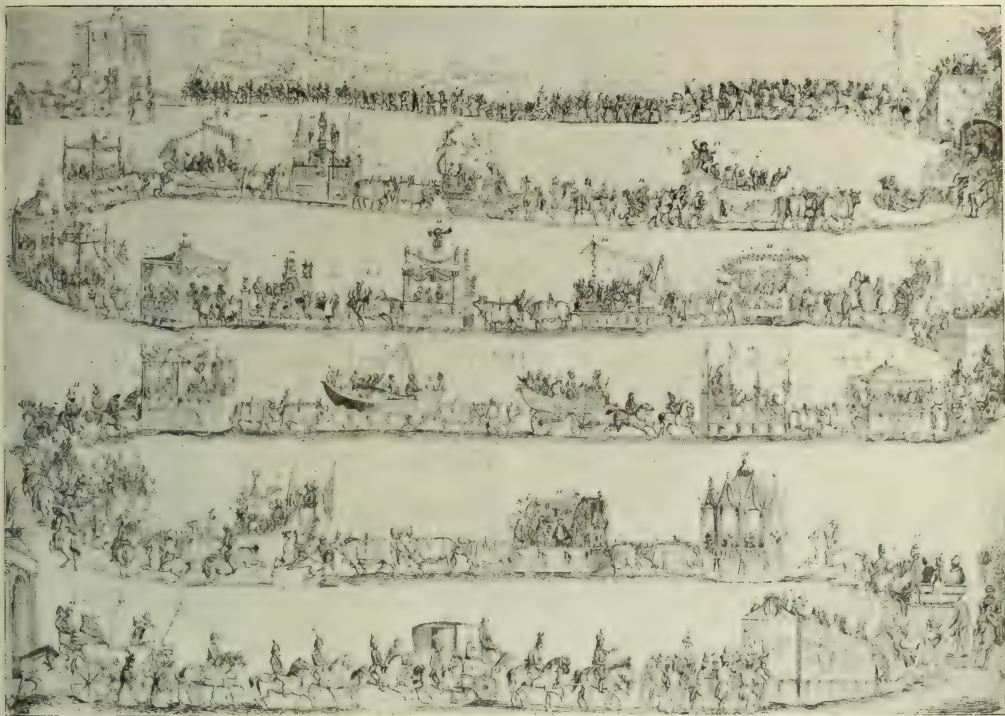
La città eterna ne andò famosa fino al secolo scorso ed il Goethe ce ne lasciò una delle sue più vive descrizioni.

In queste contingenze soleva sopratutto esercitarsi l'indole mordace che è propria dei tardi nepoti di Romolo. Pasquino e Marforio non sono certo due figure carnevalesche; ma è sopratutto in questo periodo che essi aguzzavano la punta dei loro terribili strali.

Tuttavia le consuetudini che individualizzavano il carnevale romano erano specialmente due: la *moccolata* e la *corsa dei barberi*.

La prima consisteva, come lo dice la stessa parola, in una luminaria mobile di candele portate a mano da ciascuno... degli ufficianti.

Una folla di migliaia e migliaia di persone raccoglievasi la sera del martedì grasso nella vasta piazza innanzi alla Basilica di S. Pietro. Fra le persone ivi raccolte si impegnava una gara

Roma — Mascherata cinese. — (Da una stampa del 1735, Collezione A. Bertarelli).

Corteo storico del «Carnevale dei gnocchi» a Verona. (Stampa del 1839, Collezione A. Bertarelli).

accanita e disordinata a spegnersi ed a rubarsi a vicenda i moccoli, e, vista ad una certa distanza, quella moltitudine presentava lo spettacolo imponente e fantastico di un oceano burrascoso dalle mobili onde incandescenti.

Della *corsa* vale la pena di dire qualche parola tanto più che non vi osta la natura della nostra *Rivista*.

Tale gara di animali eccitati ed inferociti dallo spavento e dalle dolorose battiture, prese il nome dai cavalli speciali che vi si usavano, cavalli che originariamente mandavansi a comperare nelle regioni settentrionali dell'Africa le quali tuttora ne forniscono una razza bellissima e generosa.

La prova doveva aver luogo per un tratto del « Corso » — oggi corso Umberto I — lungo 865 tese, pari a metri 1586 circa.

Per tutta la settimana precedente alla corsa si vedevano gli scudieri condurre a mano i loro cavalli facendoli caracollare pel « Corso » e porgendo ad essi una razione d'avena nel punto destinato a servire d'arrivo alla galoppata.

Nel giorno destinato, la via era gaiamente parata a festoni: nella piazza di Porta del Popolo si vedevano gli eleganti corsieri scalpitare, sventolando sulle teste altere ed irrequiete dei bellissimi pennacchi piumati e recanti sulla groppa sontuose gualdrappe ai lati delle quali erano attaccate punte d'acciaio e foglie d'orpello che battendo sui fianchi dovevano pungere i corridori, terrorizzarli ed incitarli fino al parossismo.

La schiera impennata, ardente e nitrente veniva trattenuta da un canapo teso in senso trasversale al « Corso ».

Uno squillo di tromba: la corda cadeva ed i cavalli si lanciavano ad una fuga disordinata, furibonda e vertiginosa, sopravvanzandosi, raggiungendosi, tentando di mordersi e di urtarsi per trattenersi e sopraffarsi a vicenda — finchè, giunti, come oggi direbbesi in linguaggio sportivo, al traguardo, una grande striscia di tela bianca fermava il loro impeto e li dava, ancora tutti fremeriti e bianchi di spuma, in mano ai rispettivi mozzi.

Parecchie insigni famiglie romane, come i Borghese, i Colonna, i Barberini, i Santa Croce ed altre, tenevano, espressamente destinate a codesta occasione, delle fiorenti e costose scuderie.

Ma la Corsa dei barberi presentava grandi pericoli e dava luogo sovente a raccapriccianti disgrazie, ed è perciò che il nuovo Governo d'Italia fu costretto a sopprimerla nel 1884.

Così essa finì anche a Bologna ed a Siena ove era grandemente in onore. In quest'ultima città permase però il Pallio, *sport* venerabile per quanto posteriore, che riassume la più cara tradizione senese: quella delle Contrade.

Anche a Firenze i festeggiamenti carnevaleschi erano celebri e tradizionali massimamente sotto lo splendido Governo dei Medici che li presero con grande cura a proteggere ed incoraggiare: insigne documento storico-artistico ne costituiscono i superbi *Canti Carnascialeschi* di Lorenzo il Magnifico, il principe poeta.

A Firenze si manifestò presto l'abitudine, fra le varie comitive, d'impegnare per via delle cortesi battaglie servendosi come proiettili di sassolini, i quali man mano aumentando... di calibro, vennero proscritti ed in seguito sostituiti con dei frutti, poi con dei confetti e finalmente, per misura economica, con della polvere e dei finti coriandoli di gesso dei quali si fa sciupìo nei poveri e volgari carnevali moderni.

Ma il carnevale più bello, originale e sincero,

forse l'unico schiettamente sentito, fu quello di Venezia, la città strana, magica e coreografica, la quale sembrava avvolta in una perenne atmosfera voluttuosa ed entro cui tutte le maschere d'Italia che andavano sui palcoscenici erranti della Commedia a soggetto, godevano diritto di cittadinanza per tutto il corso dell'anno mentre nel giorno precedente alle Ceneri esse si identificavano al pubblico e trionfavano su tutta Venezia parata, multicolore e scintillante.

In cima ai campanili ondeggiavano maestosi i pennoni col leone alato di S. Marco mescolando i colori della Serenissima a quelli delle altre Nazioni i cui vessilli svariavano dalle antenne.

Le gondole patrizie percorrevano i canali straccariche di maschere imparuccate ed inciprate; sui ponti marmorei altre maschere cenciose si pigiavano e fra queste e quelle volavano e si incrociavano acuti frizzi.

Ove se n'era andata l'autorità e la distinzione sdegnosa della razza nobile, orgoglio della Repubblica oligarchica? Quel giorno non v'erano più patrizi nè plebei, dominatori nè servi — ma solo dei tipi sommariamente riassunti dalla maschera: c'erano dei Pantaloni paterni, dei furbi Brighella, degli Arlecchini verbosi, dei Pulcinella dal grosso naso a gobba e dal mento lungo, saliente ed arguto, dei Florindi sospirosi e delle civettuole Rosaure.

Simpatiche ed oneste persone — diciamolo pure — nei giorni di carnevale, poichè in altri tempi non di rado servivano a celare delle birbe, dei prepotenti e dei micidiali. I membri misteriosi del terribile Consiglio dei Dieci recavano al volto la maschera, e la maschera nascondeva ordinariamente e non solo a Venezia — anche i lineamenti dei sicarî e dei carnefici.

Fra le città del Veneto che si sforzarono di non essere in questo troppo al disotto della Regina dell'Adriatico, va annoverata Verona con le sue *Gnoccolate* o carnevali dei gnocchi come ancora sogliono colà denominarli, feste che sebbene portino un'intitolazione gastronomica, servono a rievocazioni storiche di grande fedeltà e di grande effetto.

E si può dire invero che la ferrea età resuscitata nelle diverse epoche con le sue cavalcate di guerrieri coperti di metallo, con le sue giostre, il suo Carroccio, non stoni per nulla fra quelle mure vetuste, oscure e severe.

Ma più tradizionali ancora e più intonate alla virile fibra degli abitanti erano le mascherate storiche che avevan luogo in Piemonte.

Torino è celebre per stupendi torneamenti, per le sfilate e le riproduzioni d'avvenimenti grandiosi del proprio passato: non sono molti anni che fu rappresentato l'assedio di Torino ed il sacrificio di Pietro Micca nei luoghi stessi ove si racconta che i fatti fossero accaduti. La « Cittadella » offriva uno sfondo suggestivo alla coreografia delle schiere armate caracollanti sulla vasta piazza e da ultimo perfino si giunse a riprodurre la scena leggendaria ed eroica che legò alla posterità il nome del martire biellese, con relativo scoppio di mina. Ma purtroppo anche i carnevali di Torino se ne sono ormai andati nel lento naufragio che inabissa dappertutto con inesorabile fatalità la vecchia costumanza.

Solo ad Ivrea essa è rimasta: bella, viva e vibrante nella freschezza gloriosa del ricordo, la città d'Arduino la ripete ormai da più di cent'anni ed intende commemorare con essa la più fulgida pagina della sua storia popolana: l'insurrezione degli Eporediesi avvenuta nel 1194 contro il marchese Raineri di Biandrate, imposto a quella città dalla potenza e prepotenza del Barbarossa.

Più che storia però il tragico episodio ricordato e narrato dal popolo, ha ormai tutti i caratteri della leggenda: una leggenda ingenua e gloriosa la cui rappresentazione, sia pure nella settimana dedicata ai frivoli sollazzi, era germe un secolo fa di sdegni virili e di sante aspirazioni patriottiche.

Ma si può dire che in essa siano stati mutati quasi tutti i termini del fatto storico che vi diede origine.

Il tiranno non è più il Biandrate, ma Guglielmo di Monferrato, forse per la confusa memoria della esecrazione che la dominazione di quei marchesi aveva altra volta suscitato nei cittadini d'Ivrea. La causa della rivolta non si attribuisce già all'inasprimento dei balzelli ed alla brama acuta di libertà; essa assume

Carnevale di Torino. Il carro dei Débardeurs (Collezione A. Bertarelli).

forma e sostanza un poco più romantiche. — Una fanciulla — la bella Mugnaia della Dora — è l'eroina di questa epopea.

Narra adunque la tradizione che Violetta, formosissima figlia di un mugnaio, doveva sposarsi con Toniotto, un gagliardo ed umile garzone del luogo.

Ma allora vigeva il *ius primae noctis*, ed il marchese — sopratutto in questa circostanza — ci teneva a farsi pagare l'iniqua tassa sul maritaggio.

Violetta naturalmente non vuol saperne: essa ama Toniotto e vuol essere unicamente sua. Si ribella agli sgherri inviati dal tracotante signore per condurla al castello; e mentre costoro tentano di trascinarvela a forza, viene liberata dall'intervento provvidenziale e cavalleresco di Alfredo, figlio del dispotico marchese del quale — ahimè, povero Toniotto! — la bella Mugnaia riconoscente, di punto in bianco si accende d'amore.

L'idillio ha appena il tempo di filare i primi stami, che Alfredo vien fatto imprigionare dal genitore corrucciato contro quel proposito di nozze plebee e specialmente contro la irrispettosa mania del figliolo di guastargli le avventure amorose.

Violetta è un brutto giorno rapita per mandato di quel vecchio peccatore di marchese. Ma mentre essa si divincola nell'amplesso ripugnante del *bravo* che la tiene a forza sulla larga groppa di un cavallo galoppante in fondo ad una tortuosa gola alpestre, ecco sbucare un soldato e farsi addosso, con grand' impeto di colpi, al rapitore. Costui non ha neppure il tempo di gridare « Mamma mia! » che vien steso morto al suolo. Il vincitore afferra come una preda la fanciulla, se la issa sul proprio cavallo e via di carriera.

Giungono ad una borgata, ove trovano ospitale accoglienza.

Il soldato, forse per asciugarsi il sudore, forse — perchè nò? — per ricevere un meritato ringraziamento dalla bella salvata, si slaccia la barbuta.

Indovinate un po' chi è?

Toniotto, proprio il povero e bravo Toniotto il quale si assume anche l'incarico di liberare il suo fortunato rivale Alfredo di Monferrato, dalla prigione in cui stava rinchiuso, per ridonarlo all'amore di Violetta.

L'evasione è concertata, ma nel tentativo di fuga il giovine marchese viene sorpreso dai guardiani e ferito gravemente nonostante la prode difesa di Toniotto che vi lascia la vita.

La notizia è recata all'infelice Mugnaia che giura vendetta per sè e per i concittadini da anni frementi sotto il giogo esoso. Ella scende fra il popolo e le sue parole sono scintille che sollevano un incendio d'ira e di violenti propositi.

La fanciulla finge di acconsentire alle pretese del vecchio castellano, offrendosi come riscatto di Alfredo.

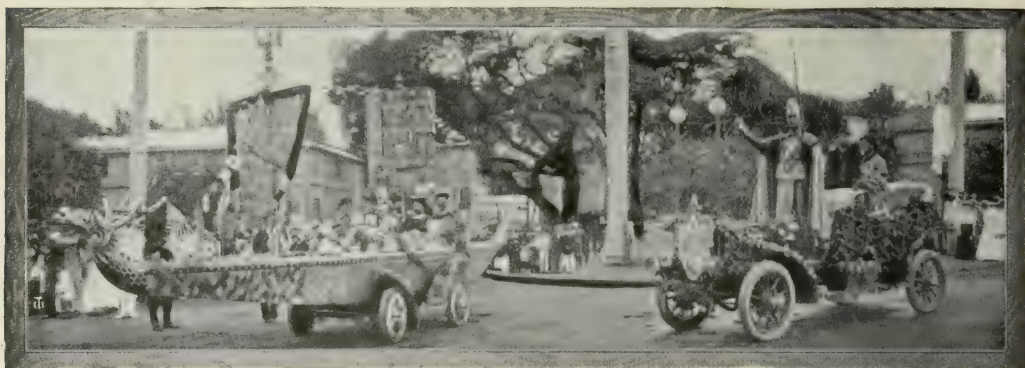
Ma il marchese Guglielmo senza tuttavia rinunciare ad essa, la conduce in chiesa ove, sopra un catafalco, esanime essa mira l'amor suo.

La disgraziata Violetta allora si consacra tutta alle rivendicazioni di Ivrea. Si lascia condurre negli appartamenti del marchese e mentre questi fa per ghermirla, dà fuoco ai cortinaggi.

La muta anelante d'odio e di sangue degli armati che sono intorno al castello, scorge il segnale ed imprende l'assalto e la distruzione di quelle mura temute e maledette.

Il vecchio Marchese avverte solo in quel punto la feroce rivolta che lo minaccia, ma mentre è per correre ai ripari, la bella Mugnaia lo pugnala e poscia, inorridita, si lancia nella fornace ruggente dell' incendio.

Strano motivo questa truce istoria per tripudi carnevaleschi! Eppure fra le nostre feste di martedì grasso è quella che si è mantenuta viva più a lungo, più integra nel cuore e nelle abitudini dei maschi abitanti d' Ivrea.

Carnevale d'Ivrea. — Il carro della bella Mugnaia.

Carri automobili mascherati al carnevale di Honolulu.

Ogni anno la rievocazione si compie con la gravità che il popolo piemontese suol mettere anche nelle proprie baldorie.

Il dramma si ripete in tutte le sue appassionanti fasi: ricchi e poveri ogni anno ne interpretano i personaggi famosi. Dopo le cavalcate e gli assalti, l'azione culmina nell'incendio del castello; ma essendo evidentemente poco economico, bruciare dei manieri, i buoni cittadini di Ivrea hanno pensato di supplirvi dando il fuoco agli *scarli*, altissime antenne rivestite di erica, che per la circostanza si piantano nelle piazze di ciascun rione.

Nelle altre città il carnevale ha finito di esistere: inutilmente si è conservato a Milano il privilegio della nota dilazione. Esso fa l'effetto di un prolungamento d'agonia.

In generale le maschere che vedonsi passeggiare sono stupide od ignobili.

O belli i tempi in cui la stravaganza carnevalesca era pretesto a sottili e coraggiose satire politiche e sotto il riso della maschera ribollivano le nobili impazienze della liberazione!

Qualche anno prima del 1848 a Milano vi furono due capi scarichi che scelsero un modo singolarissimo di affermare la propria fede patriottica. Uno aveva comperato un grosso tacchino e se lo teneva appeso per le zampe, gridando a squarciagola in tono di matto giubilo: Evviva!

Nello stesso tempo un colpo scendeva sul povero tacchino, il quale, tentando di divincolarsi, dolorosamente strillava, *pio, pio!* Ed il compare che gli stava ai fianchi con la faccia pietosa d'un membro di qualche Società protettrice degli animali, gli si faceva intorno, fingendo di stornare le percosse alla povera bestia ed esclamando in chiave di rampogna: « No! No! »

Allora il grido *Viva Pio IX!* in causa della popolarità e delle voci di liberalismo che andavano per l'Italia sul conto di Papa Mastai, era espressione pericolosamente sediziosa e l'ingegnosità del mezzo scelto per manifestare il colore delle proprie opinioni politiche dai due allegri compagnoni meneghini aveva fatto ridere un mondo alle spalle della Polizia tedesca che, pur avendo come suol dirsi mangiata la foglia non avrebbe potuto giustificare in alcun modo il proprio intervento.

* * *

Oggi il carnevale è triste come tutte le cose che muoiono. Invano lo *sport* ha tentato di fornirgli un poco di ossigeno, massime nei centri cosidetti mondani, ove per qualche tempo la moda dei corsi fioriti automobilistici parve rianimarlo d'un nuovo ed originale elemento. Invano!

Lo *sport* è, anzi, il becchino del carnevale.

Poichè esso ci procura con maggiore frequenza un sano compenso dei muscoli, del sangue, dei nervi e dell'anima, al pesante sacrificio che il lavoro quotidiano ci impone.

Probabilmente anche hanno contribuito a questo nuovo indirizzo un senso più vivo della dignità, una maggiore austerità e le più assorbenti preoccupazioni della vita.

Il carnevale l'abbiamo lasciato allo svolto che la storia compie nel cammino dei secoli: solo tremano ancora nell'aria l'eco dei suoi pazzi clamori e la visione de' suoi cenci sventolanti e multicolori.

Diamo dunque l'addio al grande morituro e che... il rimpianto gli sia leggiero.

SILIO CARPANI.

La sfilata. — Concorso delle automobili inflorate nel carnevale di Nizza.

TURISMO MUSICALE

(Illustrazioni del Pittore Amero Cagnoni).

E perchè no? Quale fra le arti belle è più eminentemente turistica della musica?

Forse la pittura e la scultura? sì e no, perchè se girano i quadri, e van grevi le statue peregrinando d'esposizione in esposizione, i pittori e gli scultori — beati loro! — stan fermi quasi sempre: non solo, ma pregan Dio e i Santi perchè si fermino anche le opere loro, ed eternamente riposino in qualche galleria con immediato profitto delle tasche.... senza pregiudizio della gloria del poi.

In musica succede precisamente il contrario, chè le aspirazioni della gran massa dei suonatori e dei Gigioni comincian precisamente là dove i quadri e le statue finiscono, o vorrebbero finire. Sicuro.... Dalla Galleria, da questa gran rocca feudale degli artisti di canto, ove i cittadini di Milano son semplici vassalli, da questa vera istituzione lirica dopo la quale tutt'al più vien la Scala. E la Scala si vendica, ed al Gigionismo che vorrebbe salire, mostra.... la porta del loggione! Ho detto che nelle Gallerie amano fermarsi i quadri e le statue, ma in Galleria i cantanti odiano l'inerzia, la quiete e sopratutto il silenzio. La percorrano in lunghi giri affannosi

....come color che sono.... a spasso....

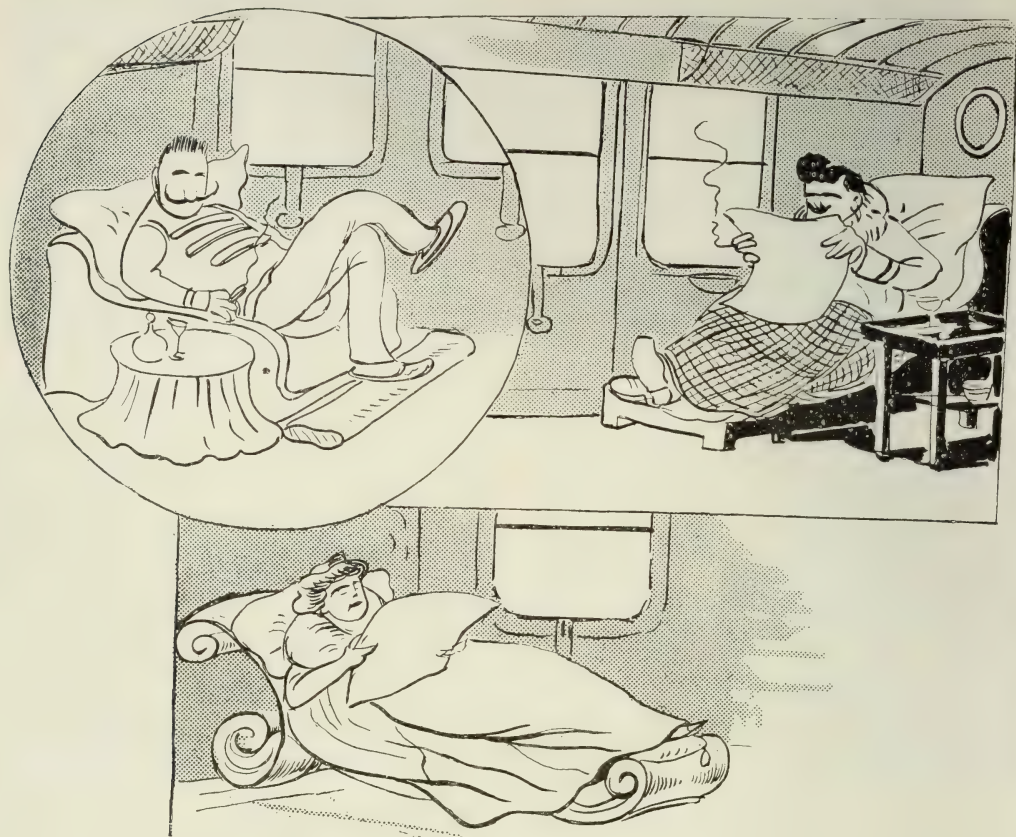
in attitudini fiere di conquista, con rumorose ed ineffabili auto-apologie, che ricordano un po' alla lontana certi dialoghi fra cacciatori, e ne destano gli echi veementi in chiave di soprano, baritono e basso; e dalla Galleria prendono le mosse per un turismo che vorrebbero incessante ed ininterrotto. Poveri Gigioni simili a locomotive che partono con un fischio, e ad uno o più fischi s'arrestano!

***

Una volta il loro turismo era più famelico forse, chè l'usura della gola non era ancor praticata, ma per giusto natural compenso c'era il poco prezzo della vettura di S. Francesco, la quale rimava bene con fresco e pittoresco... e poi c'eran le diligenze per gli spreconi, e c'era anche il carro di Tespi, ed eran veicoli assai più lenti, ma infinitamente più sicuri dei treni.

Oggi l'arte è diventata borghese anch'essa, e va in ferrovia o sui piroscafi, quando non cammina addirittura in *teuf-teuf* come Puccini e Franchetti, che han sostituito vantaggiosamente la *terza mano* dell'organo, colla terza e magari colla quarta.... velocità dell'automobile. Per contrapposto i cantanti che debuttano con magre scritture in teatrini di provincia, *vanno alla piazza* in terza classe, visto che non esiste la quarta.

E quale turismo quello degli artisti lirici! partono per l'America o per l'Australia come noi si va a Busto Arsizio, e più son grandi e

In Galleria i cantanti odiano l'inerzia....

L'arte va in ferrovia e sui piroscafi....

rinomati, e più son lunghi e frequenti i viaggi, finchè a vendicare il consumo delle ruote ferroviarie, e del bronzo delle eliche dei transatlantici, non venga inesorabile il consumo dell'oro della voce!

Allora, se l'artista fu previdente potrà compulsare un contatore chilometrico ideale sotto la forma seducente di titoli al portatore, qualora non preferisca mutare il frutto del suo *perpetuum mobile* in beni solidi e possibilmente *immobili*.

***

Quale migliore insegna turistica dei tempi musicali? A cominciar dall'*Adagio*, che va piano, sano e lontano, la terminologia musicale è tutta un caleidoscopio di movimenti: *Andante, Mosso, Allegro, Vivace, Presto, Prestissimo*. E chi mi sa contare i chilometri che percorre in sù e in giù l'arco d'un violino o d'un violoncello? Chi può calcolare in miglia la vertiginosa ridda di mani e i passi pedalanti delle *piote* d'un organista o d'un arpista? E non calcolo quella non indifferente parte di globo che i Paderewski, i Pugno, i Busoni ed altri grandi virtuosi percorrono in treno, od in piroscafo! E voi umili allievi ed allieve che studiate il clavicembalo, terrore ed incubo continuo dei vostri infelici vicini di casa, sopra o sottostanti, voi indefessi e non desiderati *lavoratori del tasto*, avete pensato mai a calcolare chilometricamente il percorso delle vostre dita su note giuste e sbagliate (ahimè!) durante otto o dieci ore di turismo giornaliero? E non vi siete chiesto mai se più e meglio si stanchino le vostre mani, o le orecchie di chi nolente vi ascolta, smoccolando.... i Santi del Martirologio? Oh mirabile resistenza della umana natura, come ti sei fatta grande ed evoluta!

***

Una benemerita classe del turismo musicale è senza dubbio quella dei *bandisti* (attento proto!) sia che accompagnino movendo gambe, dita e labbra in un ritmo lacrimoso di marcia funebre... un morto che poveretto lui, non muove più nulla, sia che sgambettino o facciano sgambettare un reggimento e relativo seguito, con allegre marcie, o comodamente seduti provochino le piroette dei danzatori e delle danzatrici nelle sagre. Quanti accumulatori di moto nel legno di quei lamentosi clarinetti, e nel metallo di quegli ottoni più o meno stonati! E l'umile e rassegnata figura del tiramantici non rievoca forse quella di un nuotatore a secco?

Ed i disordinati movimenti d'una bacchetta direttoriale non trinciano forse nell'aria più maledizioni all'orchestra ed ai cantanti in una sola sera di prova, di quante benedizioni possa in un anno prodigare ai fedeli, la mano d'un vescovo?

***

E' indubitato il moto continuo dell'elemento musico-teatrale e la sua nomade esistenza. Le

cosidette *stagioni* liriche incominciano coll'autunno e proseguono in carnovale e quaresima. Di minor levatura son quelle di primavera e d'estate che son per lo più brevi e piccole stagioni di fiera in provincia; a meno che abbian luogo nell'America del Sud, ove assumono per grandiosità e per.... clima il carattere e l'importanza delle nostre stagioni d' inverno. Ciò posto: da quanti anni in qua i direttori della Scala non hanno emigrato periodicamente nell'Argentina colla quasi totalità dei cori e dell' orchestra? E qual'è quel cantante di appena discreta fama che non faccia, puta caso, l'autunno al Dal Verme di Milano, il carnovale a Palermo, la quaresima al Cairo, la primavera a Bukarest, e l' estate al Brasile o magari al Guatemala? Sorvolo sui *Divi* che da Pietroburgo piovono a Milano per qualche recita straordinaria di *Barbiere* o di *Cavalleria* alla Scala, donde un telegramma li scaraventa d'un balzo a New York... e penso quale curioso interesse statistico-psicologico offrirebbe lo studio delle varie maniere di far le... valigie, e del diverso e variopinto contenuto dei bauli! Quale infinita raccolta di brandi incruenti falsi di taglio e di punta come son falsi i diamanti che li ingemmano, quanta varietà di costumi, di collane di princisbecco, di parrucche d'ogni colore e d'ogni epoca!

Le note uscivano tremule, ma non prive di accento.....

Quali e diverse guise di viaggiare!

Io conobbi un grande tenore che in pieno gennaio se ne partiva borghesemente in seconda classe pel breve viaggio Milano - Pietroburgo, e dopo questo pò pò di *record* economico, trovava la maniera di far salire vertiginosamente il termometro della Santa Russia, e scioglieva persino i ghiacci della Neva col calore degli entusiasmi che sprigionava dalla sua gola!

I nostri grandi tenori d'oggi sono forse meno robusti, ma certamente più signorili. Viaggiano in *sleeping*, e non disperano col mirabolante accrescersi dei loro onorari di viaggiar quandochessia come i... Reali, in vagoni proprî e con treni speciali. Sicuro. Alla valigia delle Indie, alla Transcaspiana aggiungeremo presto i *great express Tetrazzini-Caruso-Bonci and company*, che cammineranno almeno alla straordinaria velocità dei loro stravaganti emolumenti! Ricorderanno essi talora i tempi fortunosi in cui, sbarcando colle ossa peste e colle membra intirizzite da una sconquassata e piovosa *terza* di treno omnibus d'una qualche secondaria linea lumaca, affittavano pel tramite dell'*avvisatore* di teatro, una cameruccia gelida e di dubbia pulizia, e correvan dopo la prova a satollarsi alla magra pensione del *Cavallo bianco*, o della *Corona grossa?* Mah!!....

***

Ho lasciato per ultima l'interessante e variopinta categoria dei suonatori randagi, di questi poveri e curiosi paria della musica, fra cui taluno fu pur qualche cosa a' suoi verd'anni. Costoro mi fan pensare malinconicamente ai lucidi cavalli delle ben pasciute scuderie che in lieta e forte giovinezza superbamente eretti, scarrozzavano i magnanimi lombi padronali, ed ora, mutati in magre rozze apocalittiche e spelacchiate, trascinano penosamente il traballante carrozzino di qualche fattore campagnuolo che li rimunera con poco fieno condito di molta frusta!

Poveri ambulanti, occorre dire che son sempre dei.... *podisti?* Talora qualche privilegiato dalla sorte possiede un somarello che trascina l'organetto con su fra gli stracci qualche bimbo moccioso e strillante, ma l'*esecutore* va a piedi lui e per di più nelle salite si aggioga come.... asino di punta o come propulsore di coda! E percorrono regioni intere, piova, nevichi, o dardeggi il solleone d'agosto, con un preciso itinerario di fiere e di sagre, ed hanno anche la loro minuscola clientela d'osterie, e ritrovano i loro fidi ballerini, che non fan troppo gli schizzinosi sul repertorio che non muta, sulla scordatura ch'e aumenta, sulle corde o sui martelletti che diminuiscono.

Accompagnava il padrone alla questua non dimenticando un solo tavolino,...

E ve n'ha d'ogni razza e d'ogni forma, cominciando dalle fisarmoniche che gemono e soffiano sibilando come vecchie sdentate, fino alle

moderne e più raffinate macchine di tortura che si chiamano gli *organetti mandolino*, muniti di tamburo e gran cassa, il cui suono allega i denti come il sapor delle prugne immature!

Questi però sono strumenti privilegiati, che fanno il turismo della periferia in città, e seguono la moderna evoluzione musicale, gargarizzando in tremoli stridenti il «muoio disperato» della *Tosca*, tamburinando la «gelida manina» di *Boheme*, o scampanellando il valzer della *Vedova Allegra;* — e non son più come una volta, ciechi o storpi che suonano, ma fior di giovanotti sani e robusti, le cui braccia potrebbero più utilmente girare altre manovelle care all'industria, e meno dannose alle ben costrutte orecchie! I corsi della periferia di Milano offrono, per non desiderata larghezza del Comune, una gran libertà di suono a codesti.... organisti, se n'ha uno ad ogni porta, cosicchè i poveri e tribolati abitanti nonchè contribuenti, a furia di sentire i cacofoni connubî di arie e di tonalità diverse, son giunti a peparsi talmente l'udito, da trovar troppo ingenua e melodica la musica di.... Strauss! Ma questi son turisti da ridere, e val meglio seguire i veri vagabondi fra la mota o nel polverone delle strade provinciali, o sotto le frasche disseccate ma pur sempre ospitali delle osterie di campagna.

* * *

Oggidì che turismo e *sport*, han mode proprie, e diverse predilezioni, e contano apostoli convinti, ed arrabbiati scalatori di montagne, nonchè un anche maggior numero di *snobs* che a guisa di pecorelle:

van dove l'altre vanno....

è logico e naturale che l'arte girovaga si vada rassegnando ai lavori forzati dell'alpinismo, seguendo la moda non già per vaghezza di panorami o per desiderio di frescura, quanto per pura e semplice necessità speranzosa di saccoccia.

Ho incontrato un giorno nel cortile dell'Hôtel Union a Courmayeur, un vecchietto lindo e pulito, che suonava, — indovinate mò — il corno inglese. Le note uscivano tremule, ma pur non prive d'accento da quella specie di grosso òboe, e mi rivelavano nell'esecutore un musicista. Accostai il vecchietto che parlava in dolce idioma toscano, ed egli mi narrò (mostrandomi anche documenti) tutta una triste odissea di dolori.

Aveva suonato il 2° òboe con Bottesini, alla prima creazione d'*Aida* al Cairo, ed ivi tornato l'anno di poi, gli accadde una sera di rotolar giù per la scala della cantina, fracassandosi una dozzina di denti, ed offendendo le labbra, che per un suonator di strumenti a fiato contano più delle dita. «*D'allora in poi un fui più bbon'a nulla, un fui*, mi disse il povero vecchietto, *provai il corn' inghillese che cciaveva l'ancia più grossa....*, ma poveretto lui, nessuno lo volle più in orchestra, ed anzichè tender la mano soltanto, preferì più dignitosamente tender la schiena alle lunghe camminate, e gonfiar le vecchie gote, soffiando nel vecchio istrumento il poco fiato che gli restava, per tendere il piattino poi *alla bona grazia di lor signori!* Povero vecchio.... aveva percorso in tre mesi le stazioni climatiche del Tirolo e della Svizzera, ed era capitato lassù colle vecchie gambe tremanti come le sue labbra sdentate, fino ai piedi del Monte Bianco!

* * *

Ricordo ancora d'aver incontrato un curioso ed interessante tipo di cieco a Gressoney. Teneva al guinzaglio d'una lunga catena un bel cane da pastore forte ed intelligentissimo, che fiutava i cortili d'albergo meglio delle costolette. Quando il cane si fermava, il cieco traeva di sotto l'ascella un flauto sgangherato, e sonava il *Carnevale di Venezia*. A quanto pare (me lo confermò anche il suonatore) il cane sapeva a memoria il pezzo perchè all'ultima e più vertiginosa variazione — non prima — si drizzava sulle zampe, e così accompagnava il padrone alla questua non dimenticando un solo tavolino, ed abbaiando il suo grazie ad ogni offerta.

Questi sono strumenti privilegiati....

Vede, mi diceva il cieco, questa brava bestia l'ho educata io, camminiamo insieme di giorno o di notte senza pericolo, mangiamo assieme, ed assieme si dorme nei cascinali, e se, Dio guardi, qualche disgrazia dovesse accadere, io spero che ci colga in due, perchè senza il mio *Flok* io finirei all'ospedale! e se qualcuno sentendomi a sonare, mi dà del cane io ne son tutto fiero, tutt'al più il confronto potrebbe offendere questa brava bestia...E sparve alla prima voltata.

Ero rimasto muto e pensoso mentre il sole d'un mirabile tramonto indorava le candide nevi del *Lyskamm*... d'un tratto mi riscosse l'eco d'un ripetuto ed imperioso strombettar dalla corriera che sobbalzando scendeva la vallata. Ad un gomito della strada biancheggiante m'apparvero già lontani l'uomo ed il cane fermi sopra un ciglione a scansare il pericoloso legno. *Flok* abbaiava scodinzolando, ed il cieco gridava forte al postiglione: C'è un po' di posto *per noi?* Niuno rispose, la diligenza semivuota passò fra un turbine di polvere, il cane riprese a tirare il suo guinzaglio trascinandosi dietro l'orbo rassegnato col capo eretto nella notte eterna de' suoi poveri occhi chiusi, ed io pensavo malinconicamente alle parole severe di un grande: *Più conosco gli uomini....*, *più apprezzo i cani!!*

LUIGI MAURIZIO TEDESCHI.

GIACOMO BOVE.

Dopo quasi 22 anni dalla sua morte, Giacomo Bove sta per ricevere in Acqui degne onoranze: tributo di rimpianto e di affetto, che alla sua memoria offrono i conterranei, memori delle virtù e delle sventure di lui.

Questa grande figura di marinaio sapiente, scomparsa, in modo tragico, quando il lauro della gloria ornava già la sua fronte, risorge oggi dal mistero della morte, a raccogliere l'omaggio della sua terra natale, ch'egli tanto amò.

Intransigenza feroce, che non sa le sublimi note della clemenza, gl'interdisse per lunghi anni l'ingresso nel tempio del silenzio eterno, sacro agli estinti, e lo volle esule anche oltre tomba.

Oggi la pietà e la riconoscenza di chi lo amò in vita, e in morte lo onora, hanno finalmente forzato quella soglia, e Giacomo Bove l'ha varcata trionfante.

***

Nato a Marenzana nel 1852, entrò nel 1868 alla R. Scuola di Marina, donde quattro anni più tardi uscì col grado di guardiamarina, primo fra i compagni della sua classe.

Dotato di mente chiarissima, d' un temperamento gagliardo, d' una fibra d'acciaio, non tardò a manifestarsi in lui una speciale inclinazione ai grandi viaggi e agli studi geografici e naturalistici: troppo ristretti gli parvero subito gli orizzonti usuali d'una nave da guerra, anche quando, come nella campagna del « Governolo » (1873-1874), questi si estesero fino a lontanissime contrade, per recarvi, coll'audacia, e col sapere del marinaio italiano, speranze d'Italia, che, purtroppo, non divennero mai fatti.

Più grandi concezioni maturava egli in mente, più vasti campi invocava l'ardente anima sua, più gravi cimenti anelava.

La memorabile spedizione svedese alla ricerca del passaggio di Nord-Est, invano tentato per secoli, gli offerse finalmente, nel 1878-1879, l'occasione desiderata. E l'illustre professore Nordenskiöld, che lo accolse collaboratore a bordo della « Vega », primo a sperimentarne il valore, lo ebbe in altissimo concetto e a lui si legò d'amicizia schietta.

E' ancor viva la memoria dei trionfi coi quali fu salutato Giacomo Bove in Napoli, quando vi giunse di ritorno dalla fortunata impresa, sulla piccola « Vega ».

Quei trionfi lo accompagnarono dappertutto in patria, e quasi si può dire che le grandi nostre città si disputarono la parola di Bove, come un tempo le tante città dell'Egeo si disputarono l'onore d'aver dato i natali al più grande cantore della prima civiltà ellenica.

In quei tempi Giacomo Bove coltivò altri grandi disegni, verso i quali allora, più che mai, lo sospingeva la forza prepotente della vocazione, soddisfatta appena, non satolla, dopo la prima prova.

Cristoforo Negri, il grande apostolo della geografia militante, secondava, con fervore d'illuminato, queste nuove aspirazioni del giovine e già illustre marinaio; e insieme concepirono e studiarono quel grande disegno di esplorazione antartica che segnar doveva per Giacomo Bove il culmine delle sue forti e geniali aspirazioni e insieme il principio delle amarezze.

Il plauso unanime degl' Italiani, l' entusiasmo col quale lo avevano accolto, infondeva nell'anima di lui la fiducia in un appoggio futuro che gli avrebbe permesso di tradurre in atto i disegni i più ardimentosi e vasti.

Doversi più tardi persuadere che quella fiducia non corrispose alla realtà de' fatti fu per l'ardente marinaio cagione di grave dolore; e questo dolore non lo abbandonò mai più per tutto il resto della sua vita, che fu poi delle più travagliate.

Si può ben dire di Giacomo Bove ch'egli pagò ad altissimo prezzo la sua ora di trionfo, perchè la pagò con una serie non interrotta di amarezze, di delusioni, attraverso le quali vide in pochi anni calare, calare sino a dileguarsi interamente, il suo grande sogno d' esploratore polare.

La spedizione italo-argentina nella Patagonia e nella Terra del Fuoco (1881-1882), il viaggio nel territorio di Misiones e più tardi nuovamente nell'Arcipelago di Magellano (1883-1884) e finalmente la sua missione al Congo per conto del Governo italiano, sono gli stadi degradanti per i quali passò, sinchè giunse al tramonto, l'idea maturata col Negri.

E il Congo fece per il fisico ciò che l'amarezza della delusione aveva fatto per l'anima. Fiaccato quello, depressa, tormentata questa, Giacomo Bove intravvide lo spettro della fine, una fine così diversa da quella ch'egli aveva sognato, quando aveva tanto sperato, tanto osato!

In una lettera da lui diretta poco prima di morire ad un amico ch'egli ebbe carissimo, si legge questa frase apparentemente enigmatica: « meglio il nulla che il niente ».

Per chi, come l'autore di queste brevi ed affrettate note, conobbe da vicino la grande anima, quella frase è molto eloquente: il « nulla » rappresentava per lui quell'*al di là* che egli già

L'arrivo della Vega a Napoli di ritorno dalla scoperta del passaggio di Nord-Est.

invocava quando scriveva quella lettera; il « niente » voleva significare il mancato successo, la mancata sua missione, perchè missione egli si era imposta: missione di civiltà, intesa a recare grandi, nuovi tributi al capitale della scienza universale.

* * *

Le due spedizioni nel Sud America e quella nel bacino del Congo avevano bensì recato contributi cospicui alla conoscenza geografica delle regioni visitate, e sono anche oggi registrate fra le imprese geografiche maggiormente proficue per la scienza. Parlino di questo le molteplici pubblicazioni e le ricche collezioni custodite nei musei del Regno.

Tuttavia non potevano queste soddisfare interamente l'aspirazione di Giacomo Bove. Egli aveva dato l'anima sua tutta intera ad un disegno: rivelare al mondo la più gran parte possibile dell'oscuro, quasi impenetrato mistero dell'Antartide. Ma l'Antartide era rimasta per lui impenetrabile mistero. Ecco l'insuccesso, ecco il « niente ».

* * *

Acqui, memore e grata, restituendo a Giacomo Bove il negato onore del sepolcro, compie atto nobilissimo di rivendicazione: tanto più nobile in quanto i ventidue anni trascorsi furono impotenti contro la pietà e l'affetto. Il tempo e l'intransigenza alleati non giunsero a stendere sulla memoria venerata di Giacomo Bove il velo dell'oblio.

Sulla tomba che la città natale ha eretto, in onore di lui, la cara sembianza sua parlerà in eterno un linguaggio di pace e di perdono. La sua memoria rimarrà, librata sui secoli fuggenti, ad irradiare luce eterna, calore che vivifica la fibra del buono, energia che anima e sospinge verso i più alti ideali.

Comandante G. RONCAGLI.

Segretario della Società Geografica Italiana.

Carta d'Italia al 250 000.

Lo stato dei lavori è in regolare avanzamento sebbene la stampa abbia subito in questi ultimi tempi un ritardo. Ciò è dovuto al trasporto dello Stabilimento dell'Istituto Geografico De Agostini da Roma a Novara, ma si comprende che trattasi di inconveniente passeggiero, che sarà tosto rimediato.

L'Istituto De Agostini, trovandosi ormai a disagio nei locali di Roma per la crescente sua importanza, ha dovuto farsi una sede adatta, e profittando di interessanti combinazioni finanziarie, come anche per motivi tecnici e commerciali ha eretto uno stabilimento, che a piano regolatore ultimato sarà vastissimo, in Novara. Di questa auspicata trasformazione verrà più tardi riparlato.

Intanto il suo primo effetto fu purtroppo (e lo si capisce) di ritardare la stampa della Carta Automobilistica al 650 000 e dei Fogli Cefalù e Catania del 250 000. Questi però sono attualmente in macchina a Novara e fra tre settimane circa verranno spediti ai soci. Immediatamente dopo si procederà alla stampa dei Fogli Ravenna e Pesaro che sono già pronti e per quest'estate il piccolo ritardo avuto sarà completamente ripreso, poichè la potenzialità dell'Istituto De Agostini si trova ora raddoppiata.

l. v. b.

Biplano Maurice Farman.

AVIAZIONE

L'inverno non ha arrestato gli entusiasmi e le esperienze.

Dai tipi classici dei biplani Voisin e Wright e dei monoplani Esnault Pelterie e Bleriot, si cominciano a costruire dei tipi derivati che hanno degli uni e degli altri qualche caratteristica con altre concezioni e applicazioni originali.

Degli apparecchi nuovi ha compiuto in questi ultimi tempi delle esperienze di volo concludenti l'aeroplano costruito da Maurice Farman, fratello dell'Henri, ed egli pure antico corridore d'automobile. Il suo aeroplano ha il carrello di slancio a ruote pneumatiche, tal quale come negli aeroplani Voisin e degli aeroplani Voisin ha il *fusellage*, la direzione ed i piani equilibratori davanti.

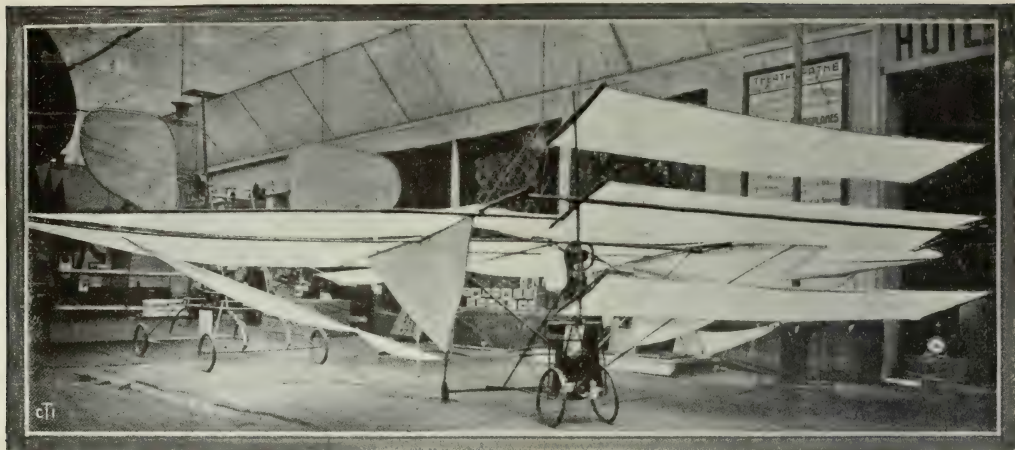
L'aeroplano differisce però grandemente nella costruzione dei piani di sostentamento, in quanto questi, che sono due, in luogo di essere chiusi a cellula, sono aperti, arieggiando il tipo Wright, del quale però non hanno il *gauchissement*. Il timone di direzione, a tergo, manovra fra due piani aperti, come il biplano centrale. Il motore, situato dietro il sediolino dell'aviatore, è un Renault 50-60 HP che aziona un'elica a due alette posta dietro il motore.

Il Bleriot continua a creare modelli nuovi, perfezionando sempre più il suo vecchio tipo monoplano nelle alette laterali ai piani centrali che sostituiscono il *gauchissement* del tipo Wright e perfezionando altresì i piani stabilizzatori e di direzione in coda.

Un altro francese, l'Obre, ha costruito un biplano costituito da due piani centrali di apertura assai inferiore a quella degli aeroplani sin qui studiati, ma di profondità maggiore e con la caratteristica di una leggera incurvatura all'insù nelle terminali dei piani stessi.

Il piano stabilizzatore ed il timone di direzione si trovano accoppiati a tergo dei due piani centrali, il seggio dell'aviatore nel centro dell'apparecchio, il motore 50 HP Anzani è posto davanti all'aviatore ed aziona un'elica a due pale situate davanti al motore stesso; carrello di slancio a tre ruote pneumatiche.

Un altro aeroplano derivato sopratutto dal Wright ha costruito il Lejeune. Egli ha adottato i piani centrali, le due eliche, la loro de-

Biplano Obre.

Elicottero De Chrawez (belga).

moltiplicazione e il timone di direzione secondo il tipo Wright: ha sostituito allo slancio con rotaia e pilone il telaio a ruote tipo Esnault Pelterie: infine ha applicato davanti due piani equilibratori per ciascun lato della gran cellula, per ottenere nello stesso tempo lo spostamento in profondità e l'azione del *gauchissement* per le voltate.

Infine le officine Voisin, hanno costruito aeroplani per De Caters e per Sims, quest' ultimo montato da un 50 HP, 6 cilindri, Sims, mentre il belga De Chrawez ha costruito un elicottero a sistema di velature complicato con aereo motore Farcot, il Bertelli a Brescia sta finendo di montare pure un elicottero a due grandi eliche sovrapposte ad albero azionato da motore 12 HP Dutheil et Chalmers; il signor Guido Moncher di Trento è già alle prove di un suo aeroelicottero montato con motore Bianchi; l'ing. Faccioli di Torino ha già compiuto dei piccoli voli con un suo biplano e le officine Miller e F. I. A. M. preparano pure apparecchi da presentare al Circuito di Brescia e al Concorso di Bologna. Le quali manifestazioni, dato il riposo dello *sport* automobilistico in questo anno, hanno persuaso parecchi maestri del volante a darsi alla nuova, più emozionante pratica del volo.

Biplano Lejeune.

Tra essi Moore Brabazon, Henry Fournier, De Caters e Armand Zipfel, si sono ora orniti di un biplano Voisin cellulare: mentre Nazaro sta studiando l'applicazione del motore della F. I. A. T. a quello degli apparecchi volanti italiani o stranieri che gli possa garantire un armonico equilibrio fra i due organi per il successo dei suoi esperimenti. **A. MERCANTI.**

Biplano Voisin di Moore Brabazon

Il Concorso di Sports invernali a Chamonix.

1. Il traguardo d'arrivo della gara di sky con salto. — 2. La partenza d'una prova riservata ai fanciulli. — 3. Il 3° Chasseurs francesi. — 5. Corsa di dame. — 6. Gli Alpini «grigi» italiani. — 7. Concorrenti italiani all'arrivo. — 8. Fra un tenente italiano ed un ufficiale norvegese. — 9. L'importante operazione della calzatura. — 11. Passaggio di bobsleigh. — 4 e 10. La forte skyatrice signorina Elena Simon.

Vedere a pag. I, II, III, IV, l'avviso di convocazione dell'assemblea ordinaria, il bilancio consuntivo 1908, la relazione dei sindaci sul bilancio, e la relazione del Consiglio Direttivo sulle proposte modificazioni allo Statuto.

Il numero di aprile della Rivista dovendo contenere il riassunto del verbale dell'Assemblea Generale Ordinaria che si terrà il 28 marzo dovrà uscire necessariamente con qualche giorno di ritardo. — Il numero stesso porterà allegata la scheda di votazione del bilancio, delle cariche sociali e delle modificazioni allo Statuto.

Slitte Automobili.

PER poter comprendere e degnamente apprezzare i beneficî della locomozione a sdrucciolo durante la stagione invernale è necessario... andare a piedi.

Bisogna aver esperimentato tutte le torture a cui i piani ed i declivî insidiosi di nevi e di ghiacci accumulatisi tanto in città che in campagna durante gli ultimi freddi e durante la recente grande nevicata, per farci rammaricare le capricciose condizioni climatiche del nostro Paese che non ci hanno consentito finora di pensare a provvedere la nostra locomozione di organi adatti ed indispensabili quali le slitte, i pattini, gli *sky*.

Oh, le delizie dello scivolare, sfiorando appena il suolo in una corsa agile e veloce che ci dia quasi l'illusione del volo, come ci paiono lontane da noi, in un paese di sogno ove l'inverno ha maggiore logica di rigore, di continuità ed una estetica più candida ed unita!

Non che sia assolutamente indispensabile d'essere provvisto di speciali ordigni per sdrucciolare in giorni siberiani come quelli che imperversarono or fa un paio di settimane; ma bisogna pur riconoscere che quelle scivolate non riescono gran che piacevoli nemmeno a degli *sportsmen* appassionati, tanto più poi se finiscono, come sovente accade, in una classica quaterna.

Senza contare il maggior sforzo di garretti a cui ci costringe il terreno traditore, per tenerci in piedi e per muovere i passi.

D'altronde — se ciò ne può confortare — non sono soltanto i pedoni a sperimentare a loro spese i disagi del maltempo; ma i cavalli,

i carri, le carrozze e gli automobili stessi si mu vono a fatica, sprofondando, sbuffando e sl tando nelle strade bianche e scivolose.

A riparare a tanta iattura ci fu qualcuno c pensò di calzare gli *sky*, volendo andare a pi — e di abolire le incomode ruote dei loro v coli sostituendoli con due pattini da slitta quan lor piacque meglio di farsi trascinare.

Infine se noi non abitiamo regioni nordic da rendere famigliare la trazione a slitta è pur vero che ci sono dei periodi in cui titolo di *temperato* elargito alle nostre plag sembra un'ironia.

In tal modo è da prevedersi che le regi superiori d'Italia adotteranno durante le gra intemperie il veicolo degli inverni moscovit

Qualche cosa nelle nazioni vicine si è cominciato a fare, fondendo i pattini da n con l'ordinaria carrozzeria.

L'automobile servì magnificamente al c nubio. Esso presentava intanto il non indi rente vantaggio d'essere tirato da un caval anzi da diversi cavalli, che essendo... a vapo non correvano il p colo di una caduta.

Slitta automobile a propulsione aerea premiata al Concorso del T. C. F.

Già il geniale ed ar mentoso dott. Charc prima di cimentarsi a grande impresa per quale è partito verso terre antartiche, ave con successo esperim tate al Lautaret d slitte automobili n quali l'azione tratt era esercitata da u grande ruota dent mordente il suolo.

Applicazioni con mili vennero fatte Canadà, ove durant mesi più freddi all'a tomobile a ruote or narie non sarebbe p sibile di procedere causa del fondo sp sore delle nevi.

Quest'anno le slitte automobili fecero la lo comparsa diremo così ufficiale, anche in E ropa, variamente congegnate — e costituisc una interessante novità tecnica in Francia, Germania ed in Inghilterra.

Al Concorso invernale di Grenoble indetto centemente dall'Automobile Club francese recchi modelli fecero ottima prova.

Slitta automobile De La Besse.

Slitta a motore Peroche.

L'Alpinismo invernale degli Studenti italiani

E' bello constatare lo sviluppo preso dalle escursioni alpine invernali tra gli studenti d'Italia.

Non siamo lontani dai tempi in cui un gruppetto di goliardi, nei caratteristici ritrovi all'*Astigiana* nella via Pattari della vostra Milano, iniziava la propaganda per quella istituzione chiamata S. U. C. A. I. la quale promuove la conoscenza e lo studio della montagna nel gaio mondo universitario.

Quel nome ha portato fortuna e S. U. C. A. I. è diventato il *banzai* di una giovane schiera di alpinisti.

Questo inverno fu propizio alle salite alpine e i soci della Stazione Universitaria del C. A. I. ne approfittarono.

Oltre alle gite individuali che rappresentano il frutto della ordinaria propaganda, gli studenti milanesi effettuarono una riuscitissima salita al Cengalo (m. 3391) durante le feste di S. Ambrogio. I partecipanti a questa gita ebbero modo di constatare la bontà della scelta dell'ubicazione per l'*accampamento* 1909 (10-25 agosto) il quale ha per iscopo di abituare gli studenti alla vita di campo e fornir loro una villeggiatura economica in un centro alpino, dove si possano effettuare ascensioni proporzionate alle diverse attitudini individuali. L'accampamento sorgerà sul meraviglioso pianoro dell'*Alpe Zocca* a m. 2000 in faccia alle dirupate pareti del pizzo Badile (m. 3307), e in mezzo al profumo delle conifere che coprono l'alta Val Masino. Vennero effettuate dagli studenti milanesi altre gite alla Grigna settentrionale, alla capanna Rosalla, al San Martino, mentre gli studenti romani, dopo una gita d'allenamento al monte Gennaro, andarono a passare il capo d'anno al rifugio Duca degli Abruzzi sul Gran Sasso compiendo la prima ascensione invernale del monte Portella.

Una discesa di studenti veneziani dal Sasso a Valstagno.

Gli studenti dell'Università di Torino effettuarono 4 gite sulle prealpi piemontesi ad alcune delle quali parteciparono studentesse; quella al monte Vandalino (m. 2170) ebbe tra le altre un esito brillantissimo pel numero di partecipanti. Organizzarono pure il secondo Convegno invernale al Moncenisio e al quale intervennero studenti delle Università di Torino, Pavia, Parma, Pisa, Napoli e delle Scuole Superiori di Milano, Venezia, nonchè una rappresentanza degli studenti francesi.

I goliardi veneziani effettuarono una passeggiata ad Asiago e i bolognesi si recarono sull'Appennino.

Ciò che è degno di nota in questa propaganda speciale è la preoccupazione entrata ormai nei nostri giovani di un equipaggiamento razionale in forza del quale si può esercitare l'alpinismo senza incorrere in molti di quegli inconvenienti che il pubblico ha classificato nella categoria dei pericoli di questo esercizio, mentre non sono che il risultato della incoscienza e della sconsideratezza con cui molti si accingono a delle salite. E così a grande vantaggio dell' alpinismo italiano le gite della Stazione Universitaria si succedono alle gite « nei giorni di vacanza deposti i testi, gli studenti afferrano le piccozze; e le solitudini nevose sentono il riso della loro giovinezza ».

Dott. G. SCOTTI.

I motori per la piccola industria

all'Esposizione di Automobili di Torino

L'esposizione di Torino è stata anche quest'anno un bell'esponente dell'attività simpatica dell'Automobile Club di Torino, dell'eccellenza dei prodotti dell'industria italiana, dello stato di floridezza del commercio automobilistico, dovuto al continuo incremento normale degli affari e alla sistemazione dell'industria stessa, e infine del favore col quale il pubblico torinese accoglie sempre la nobile iniziativa che ha tradizioni gloriose.

Gli organizzatori, gli espositori e i visitatori delle esposizioni di automobili, Salon di Parigi compreso, non hanno più certamente l'intenzione di offrire o di cercare nelle mostre, nuove tendenze o novità di costruzione dei motori e delle vetture.

Le esposizioni automobilistiche nullameno vanno creandosi man mano delle sezioni specialmente interessanti come indice delle più svariate applicazioni pratiche del motore ad altre industrie e ad altre funzioni, che non siano quelle del trasporto delle persone e delle merci.

Lasciando a parte che ogni esposizione automobilistica ormai afferma l'applicazione del motore alla locomozione aerea, ma che quest'anno per cause che non ci è dato di ponderare, Torino ha presentato in questo ramo solamente un paio di modelli certamente non degni dello stato attuale degli studi di aviazione — sino ad ora, per applicazione dei motori agli scopi industriali, volgarmente s'intendeva l'introduzione della trazione meccanica ai trasporti pubblici di persone con autobus, e delle merci con camions.

Sgranatoio con motore « National ».

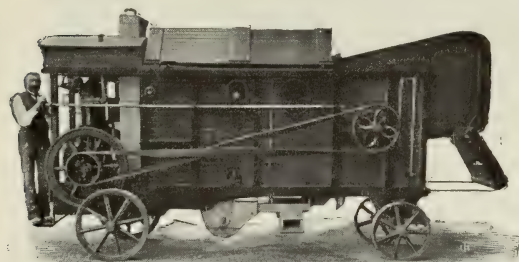
Motore monocilindrico S. M. B.

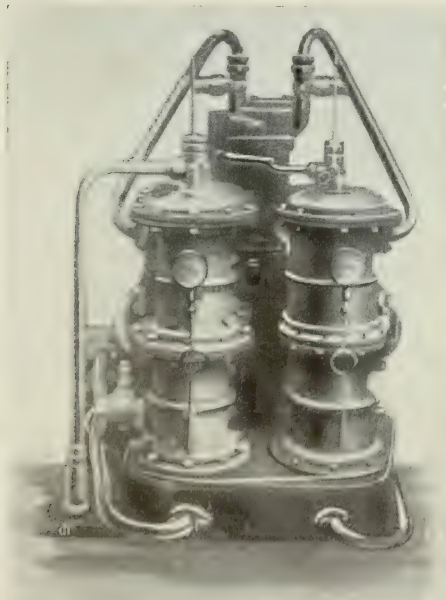
Oggi gli omnibus ed i camions con le laterali applicazioni speciali a speciali servizi pubblici (servizi stradali, di estinzione, di pulizia, ecc.); hanno trovato una certa qual stabilità di organismo, di uso e di adattamento del motore per cui più non interessano come novità le presentazioni che ancora si fanno dei tipi, mentre vengono man mano alla luce delle applicazioni del motore assai più modeste, ma non meno interessanti e non meno importanti per l'economia industriale, sulle quali il visitatore che cerca nelle esposizioni la parte dell'utile, si ferma volontieri così come vi si ferma il pubblico che ha sempre considerazione per le nuove manifestazioni della genialità e dell'industriosità dell'uomo.

A Torino quest'anno era assai interessante appunto questo ramo delle applicazioni del motore alle industrie agrarie, estrattive e manifatturiere. Non che in precedenza, non vi siano state in argomento esposizioni interessanti (note-

Gli stands del Touring all'Esposizione d'Automobili di Torino 1909

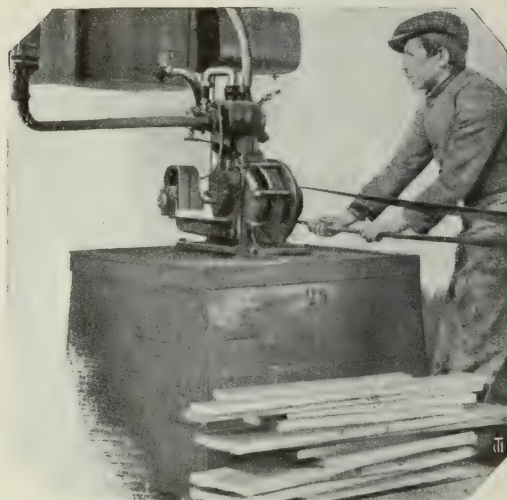
In alto: lo stand del patrocinio delle varie manifestazioni italiane. — In basso: lo stand delle pubblicazioni e dell'opera del T.

vole quella di Piacenza), ma la sede di Torino risultò forse più simpatica per queste mostre speciali in quanto non è più in essa la prevalenza della macchina agraria, o della frigorifera, o della tessile, ma bensì del modo e della genialità con la quale il motore si presta a sussidiare questi altri congegni, specialmente nella

Carro-motore trebbiatrice Straffòrini.

piccola industria, in sostituzione delle locomobili a vapore o degli impianti di semifisse, e di motori elettrici o a gas, là dove tali impianti sono o difficili o costosi o sproporzionati all'entità del lavoro e della produzione che si richiede alle macchine e quindi proibitivi dal lato della economia del mezzo.

Apparecchio frigorifero azionato da motore della Motor Frigor.

A Piacenza si sono viste l'anno scorso delle geniali applicazioni del motore alle macchine agricole, con dei tipi di carro-motore automobile portanti e azionanti nello stesso tempo trebbiatrici e sgranatoi riducibili anche a semplici carri-trasporto, a carri con pompe, con seghe, come ne costruisce ad esempio lo Strafforini di Castelleone: e vi erano anche delle auto-locomobili e auto-motrici della forza in generale dai 4 agli 8 HP e con rendimento di lavoro dai 40 agli 80 ettolitri di granoturco sgranato all'ora e dai 90 ai 160 ettolitri di frumento trebbiato in 12 ore.

A Torino abbiamo visto invece un'interessante esposizione delle applicazioni ancor più popolari del motore a scoppio di piccola potenza. Vi predominava il motore a un cilindro con carburatore, accensione a magneto, oliatore automatico, forza da 2 a 4 HP, piccolo alesaggio (circa 70 × 80). Ne aveva la F. I. A. L. di Legnano mentre la Motor Frigor di Torino presentava un interessante frigorifero fisso con comando a motore a benzina per tutte le applicazioni all'enologia ed all'industria agricola e dei gruppi elettrogeni destinati a sostituire gli impianti a vapore ingombranti.

La Ditta Cigala presentava dei motori The National a petrolio, benzina e alcool, pure da 2 a 4 HP con consumo di grammi 260 di benzina industriale per cavallo-ora, con velocità

Motore monocilindrico 2 HP. F. I. A. L. applicato a piccola officina.

media di 240 giri al minuto, motore applicato sopratutto alle macchine agrarie in sostituzione delle locomobili a vapore.

La Società Meccanica Bresciana aveva un motore monocilindrico a benzina da 5 a 6 HP, da 730 giri di media e che consuma grammi 370 di benzina per cavallo ora.

Detti motori, di piccola potenza, sono destinati a sussidiare la mano d'opera nelle modeste officine di piccola produzione, dove non sia possibile un economico impianto di energia elettrica o di macchine a vapore o di motori a gas.

L'automobilismo così dalle glorie e dal lusso delle gare e delle vetture degli agiati, viene man mano volgarizzandosi pei bisogni delle piccole industrie agrarie, estrattive e manufatturiere e diventa l'ausilio del lavoro individuale, fonte e diffusione di ricchezza e rigeneratore delle energie dell'uomo.

A. MERCANTI.

Il Duomo di Milano travestito... da una grande nevicata.

(*Fot. Luca Comerio*).

Un concorso internazionale per automobili agrarie

L'illustre presidente della Società degli agricoltori di Francia diceva in una festa solenne:

« Quando si fa la forza col vapore non si ha bisogno di farla con i buoi, ossia col fieno, ed il fieno risparmiato nel lavoro può servire a far carne. In ogni passo il bue perde un poco di carne ed ogni passo risparmiato gliene rende un poco: in altri termini ogni chilogramma di carbon fossile bruciato nella macchina da lavoro, ci dà una razione di carne e permette di raccogliere una carriuola di letame

Camion « Soller » di Basel (1º premio, categoria A).

di più a profitto delle nostre piante alimentari. Queste verità fanno il loro cammino in Francia ».

Queste parole vennero pronunziate dal senatore Meline, il grande apostolo che invoca nell'economia moderna il *ritorno alla terra*, in occasione di una mostra di macchine destinate a far trionfare l'aratura a vapore da contrapporsi al lavoro animale.

Ora i benefici di questo nuovo sistema non scaturiscono ugualmente mediante l'impiego delle automobili agrarie? Se alla forza del vapore sostituiamo quella che ci dà la benzina, o l'alcool col motore a scoppio i risultati economici non sono forse identici?

In previsione di questi risultati noi abbiamo visto col sorgere e lo svilupparsi dell'automobilismo che uno dei primi tentativi fu appunto quello di piegarlo alla meccanica agraria, e la Francia e l'Inghilterra furono le antesignane di questo movimento perchè già da mezzo secolo si usava in quei paesi l'aratro a vapore.

Due anni or sono il giornale francese l'*Auto* bandiva il primo concorso di macchine agricole automobili sotto il patrocinio del presidente della Camera sindacale dei costruttori di macchine agricole. Saranno delle esperienze, più che un concorso reale, trattandosi di un'industria nascente, ma serviranno a constatare che queste macchine potranno rendere dei servizi all'economia nazionale.

Un anno dopo è ancora la Francia che inaugura a Bourges la prima esposizione internazionale dei motori automobili applicati all'agricoltura e vi furono specialmente ammirati degli aratri trainati da macchine automotrici.

Nel nostro paese in cui con sì grande slancio prese sviluppo l'industria automobilistica, tardò invece l'applicazione dell'automobile all'agricoltura perchè le nostre popolazioni rurali, troppo diffidenti in genere della meccanica agraria, non potevano con facilità convertirsi al motore a scoppio, dal momento che fino a poco tempo fa ancora constatavano l'utilità delle macchine anche più semplici trainate da animali. Tuttavia a Torino al *Salon* dello scorso anno appariva una falciatrice meccanica con un motorino a benzina a tre cavalli, e quest'anno le nostre Ditte poterono dar vita ad una Mostra speciale del genere presentando una dozzina di macchine agrarie automobili e se la stagione fosse stat più propizia, il concorso sarebbe stato anche maggiore.

Ma, nel nostro paese, i tentativi non si ferman qui, poichè il Ministro di Agricoltura, Industria Commercio bandì in due anni, due importantissim concorsi del genere.

Il primo ebbe esito poco lieto: bandito nel 190 a Palermo, fu ripetuto per il 1908 ed in entramb gli anni andò deserto. Era questo un concorso inter nazionale di macchine a trazione meccanica per l coltura dei vigneti con un premio di L. 10 000, e in esso si dava la preferenza alle macchine auto mobili.

Maggiore fortuna ebbe invece il *Concorso per automobili agrari* indetto dallo stesso Ministro a Pia cenza in occasione di quello bandito per le auto mobili industriali del quale già diffusamente si occupata la nostra *Rivista*.

Il Concorso si tenne nel settembre scorso ed er aperto alle seguenti categorie di automobili:

a) Macchine con motore a esplosione pel tra sporto di pesi e pel rimorchio di carri;

b) Macchine con motore a esplosione per l trazione di aratri, macchine da raccolto, ecc.;

c) Macchine con motore a esplosione per il co mando di macchine fisse (trebbiatrici, trinciafo raggi, ecc.).

La Giuria era presieduta dall'ispettore general dell'agricoltura comm. ing. Tito Pasqui e preser parte principale agli accurati e lunghi lavori dell medesima: il dott. Giuseppe Visocchi, l'ing. Mari Castelli, professore d'ingegneria rurale alla R. Scuol Superiore di Agricoltura di Perugia, e l'ingegner della Federazione Agraria dei Consorzi Agrari c Piacenza Girolamo Oreglia.

Dopo lunghe e pazienti prove, essa presentò mese scorso una dettagliata relazione al Ministro c Agricoltura della quale togliamo la chiusa che d l'elenco dei premiati:

Categoria A. — Primo premio (Diploma d'onor e L. 1000) alla Ditta G. Soller, Basel, per *Camio Soller* con ruote a cerchioni in ferro;

Secondo premio (Medaglia d'oro e L. 500) all Suddeutsche Automobilfabrick di Gaggenau, per *Camion S. A. G.* da HP 28 con ruote e cerchioni c gomma piena

(Si sono ritirati dal Concorso il *Camion S. A. G* con motore HP 24 ed il *tractor Saunderson*).

Tractor « Ivel » della *Ivel Agricultural Motor.* (2º premio, categoria B).

Categoria B. — Primo premio (Diploma d'onor e L. 1000) non assegnato

Secondo premio (Medaglia d'oro e L. 500) all *The Ivel Agricoltural Motors Ltd.*, London, per *Trac tor Ivel*.

Si propone poi l'assegnamento di una Medagli d'oro alla Casa H. P. Saunderson e C. di Bedford

per *Tractor Victoria Universal* da HP 50, in vista degli ottimi risultati delle prove, che disgraziatamente non hanno potuto essere completate, causa un guasto al *tractor*.

(La Giuria non ha potuto prendere in considerazione l'automotore Strafforini, in questa categoria, perchè non adatto per trazione di aratri, nè costruito a detto scopo).

Tractor « Saunderson » della *Saunderson e C. di Bedford*. (Ritirato dal concorso).

Categoria C. — (Essendo stati dal Comitato ordinatore iscritti in questa categoria motori fissi e locomobili, la Giuria, trovandosi nell'impossibilità di mettere a confronto e stabilire una graduatoria fra i motori dei due gruppi, tenendo conto della lettera e dello spirito del programma di concorso ha dovuto escludere i motori fissi, per i quali propone di istituire una categoria supplementare *C bis* assegnando i seguenti premi):

Categoria C *bis*. — Primo premio (Diploma d'onore e L. 1000) alla Società Italiana Langen e Wolf, Milano, per locomobili a petrolio da HP 12;

Secondo premio (Medaglia d'oro e L. 500) alla James B. Petter e Sons, London, per locomobile a petrolio da HP 15.

Categoria C *bis*. — Primo premio (Diploma d'onore alla I. C. Bolinder's Co. Ltd. di Stockolm, per motore fisso da HP 12.

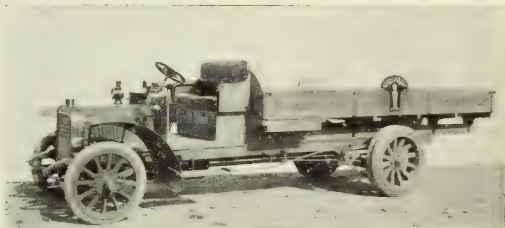
Dalla categoria *C* si considera ritirata la locomobile a gas povero Diatto e Clement, per la quale il rappresentante aveva chiesto che le prove fossero fatte all'officina della Casa costruttrice, il che per ragioni di equità, non fu concesso.

Categoria B. — Primo premio (Diploma d'onore e L. 500) non assegnato.

Si propone invece un diploma di benemerenza con L. 600 alla Ditta A. Clement per falciatrice a motore.

* * *

Circa l'assegnamento della Grande Medaglia d'oro, dono di S. M. il Re, si osserva che non si può assegnare agli automobili della Categoria *A*, non rappresentando questi dei veri automobili per trasporti agrari, ma piuttosto automobili industriali, non agli apparecchi delle Categorie *B* e *D*, nessuno avendo ottenuto il primo premio in dette Categorie; quindi rimane designato per questa suprema distinzione il motore locomobile *Langen e Wolf*, iscritto alla Categoria *C* e la Giuria è bene lieta di constatare che detta massima onorificenza viene assegnata ad una macchina di costruzione nazionale.

Dopo i tanto lusinghieri risultati ottenuti con questo Concorso, e ne avremo anche di migliori se sarà possibile usare di un combustibile liquido più a buon mercato, possiamo ben finire parafrasando le parole del Meline e affermare che le verità da lui enunciate fanno il loro cammino anche in Italia. E la speranza che oggi sorride auguriamoci che presto si realizzi.

Camion « S. A. G. » della *Süddeutsche Automobilfabrik Gaggenau*. (2º premio, categoria A).

Conferenza per l'unificazione dei regolamenti relativi alla circolazione internazionale degli automobili.

Nel Congresso internazionale automobilistico tenutosi ad Homburg nel 1907 venne approvato un ordine del giorno col quale si invitavano i Governi a procedere ad un accordo per l'unificazione dei regolamenti relativi alla circolazione internazionale degli automobili. Sappiamo ora che il voto è stato bene accolto e da Parigi ci informano che il Governo francese è deciso ad organizzare una conferenza, che avrebbe luogo nel maggio di quest'anno, fra gli Stati d'Europa.

Il programma della conferenza è di somma importanza perchè tratta di tutte le questioni inerenti alla circolazione degli automobili sulle vie di comunicazione e riteniamo utile dirlo per sommi capi:

Condizioni da osservarsi per gli automobili ammessi a circolare sulle vie pubbliche.

Norme da stabilire per i conducenti d'automobili.

Riconoscimento internazionale dei certificati attestanti l'ammissione degli automobili a circolare sulle vie e l'attitudine dei conducenti.

Segnali indicatori di strade e di ostacoli.

Disposizioni generali relative all'osservanza della circolazione nei varî Stati.

Apparecchi segnalatori.

Regole per il passaggio e l'incrocio dei veicoli automobili.

Disposizione delle placche numerate sugli automobili.

Designazione dei punti di frontiera in cui gli uffici di dogana sono autorizzati a compiere le formalità previste per il regolamento internazionale.

Si tratta quindi di una conferenza della massima importanza perchè deve portare non a conclusioni vane, ma alla compilazione di un regolamento internazionale col quale si dovrà disciplinare tutto quanto ha riferimento all'automobilismo, dalle patenti dei conducenti, ai cartelli indicatori, dalle placche d'immatricolazione alle operazioni doganali, dalle segnalazioni alla velocità delle macchine.

Trattandosi di una riunione ufficiale non mancheranno i rappresentanti italiani dei Ministeri competenti i quali dovranno impegnarsi di accettare le conclusioni della conferenza, ma sarebbe però utile che il Governo si rivolgesse anche alle nostre Associazioni che si occupano di automobilismo, come il Touring, per avere notizie sulle questioni che più interessano il nostro paese. La nostra Associazione, e lo diciamo a titolo d'onore, fu la prima che si occupò della questione inviando memoriali al Ministero delle Finanze e a quello degli Esteri, sopratutto proponendo l'istituzione del libretto trittico internazionale per la libera uniforme circolazione delle frontiere.

La nuova divisa dei V. C. A.

Il Sottocomitato di Milano del Corpo Nazionale V. C. A., nella sua seduta del 27 gennaio scorso, ha approvato la decisione presa dal Comitato Provinciale di Milano di adottare definitivamente una divisa seria e pratica per Reparti dipendenti dal Comitato stesso.

L'art. 62 del Regolamento per l'applicazione dello statuto del Corpo Nazionale V. C. A. dice testualmente:

« E' fatta facoltà di adottare un' uniforme la quale però dovrà essere identica almeno per i volontari di una stessa compagnia e non potrà essere resa obbligatoria. Tale uniforme dovrà essere approvata dal Sottocomitato Nazionale e fatta conoscere al Comitato Centrale ».

Il Reparto di Milano oggi fortemente e seriamente organizzato, ha, fin da molto tempo, iniziato una serie di esperimenti che potessero condurre ad una scelta opportuna di uniforme, e, dopo avere esperimentato anche con lungo uso, prima una divisa in sergia di lana di colore grigio-oscuro, in seguito un'altra in tela del colore grigio-azzurro come quella usata dall'esercito in questi ultimi anni, ha fermato la propria attenzione ed ha definitivamente adottato il panno grigio-verde che in questi giorni è stato con decreto scelto in modo definitivo per tutto l'esercito senza distinzione di armi.

La divisa è pratica per la posizione in ginocchio.

La divisa adottata per i volontari si presenta quindi opportuna anche dal lato militare. L'invisibilità delle masse e dell'individuo riconosciuta ormai coefficiente necessario di ottima riuscita per qualunque operazione di guerra è assicurata anche ai reparti volontari.

Il berretto è di panno grigio verde con visiera e sotto-gola in cuoio morbido della stessa tinta del panno e porta come unico riconoscimento il fregio metallico regolamentare applicato sulla coccarda tricolore.

La giubba è ad un petto con bottoniera coperta, collo militare ritto e porta esternamente due tasche con bottoni riportati all'altezza del petto a destra e a sinistra. Per maggior comodità due ampie tasche in tela sono riportate all'interno un po' più in basso delle precedenti. Le contro spalline portano ricamato in seta oliva la sigla regolamentare V. C. A. intrecciata e al di sotto il nome della città da cui dipende la compagnia; e ciò in sostituzione del bracciale tricolore che non si adatterebbe alla nuova divisa dato il criterio dell'invisibilità.

Due spaccature all'altezza dei fianchi, poco più sopra dei reni, permettono al cinturino di uscire sul davanti e di portare così esternamente le gibernette come quelle adottate dai bersaglieri ciclisti. Queste sono anche sorrette dal reggicartucciera regolamentare che passa dietro il collo e scende ai due lati del petto.

I pantaloni sono all'a ciclista, piuttosto ampi e cadenti, stretti da un cinturino sotto il ginocchio. Le uose, pure in panno, sono alte fino a racchiudere il cinturino dei pantaloni un po' al disotto dei ginocchio.

L'equipaggiamento è completato da una borraccia e da una foggia speciale di zainetto tascapane.

La borraccia che contiene più di $3/4$ di litro è in ferro stagnato di forma rotonda piatta.

La borraccia è ricoperta da un involucro dello stesso panno grigio-verde della divisa, fermato con bottoncini a pressione, e questo permetterà di mantenere a lungo una temperatura fresca o calda al liquido contenuto.

La divisa è pratica per la posizione a terra.

Lo zainetto-tascapane di dimensioni leggermente minori dell'attuale zainetto dell'esercito, è in tela della stessa tinta della divisa, formato a soffietto e contiene tre tasche — una riservata per i viveri, la seconda per pochi indumenti di ricambio e la terza per carte topografiche e pacchetti di caricatori.

Questo zainetto-tascapane può essere portato indifferentemente, o appeso mediante una cinghia con relativi moschettoni e anelli che passa dietro al collo (per non avere le incomode cinghie incrociate sul petto) in modo che lo zainetto appoggia posteriormente basso sulle reni, oppure con due attacchi speciali può essere applicato nel trapezio del telaio della bicicletta.

Inutile aggiungere che l'armamento del Volontario Ciclista è come prescrive il Regolamento costituito dal moschetto di cavalleria modello 91 con baionetta.

I distintivi degli specialisti sono in argento come prescrive il Regolamento, applicati sul braccio sinistro; quelli di grado sarebbero applicati sulle contro spalline tra la sigla e il nome della città.

A titolo di schiarimento aggiungiamo che il costo di questa divisa (poichè anche di ciò si è molto preoccupato chi l'ha studiata) non supererà le L. 40, somma che potrebbe essere pagata a piccole rate mensili dietro garanzie, per metterla alla portata anche delle borse più modeste.

La nuova divisa dei V. C. A.

Lo zainetto e la borraccia però dovrebbero solo essere date in uso al volontario e farebbero quindi parte colle armi e le buffetterie della dotazione del Reparto.

Il Sottocomitato Nazionale di Milano approvando questa divisa pel Comitato Provinciale di Milano ha esposto il voto e farà pratiche perchè sia adottata anche dagli altri Comitati Provinciali di sua giurisdizione, lieto se il Comitato Centrale vorrà riconoscerne la praticità e diffonderne l'uso anche per gli altri Reparti di modo che resa così uniforme la divisa dei Volontari diventi conosciuta e popolare ed aiuti la propaganda e la considerazione del Corpo nel Paese.

Inutile aggiungere che la proposta della divisa è sempre fatta nel senso voluto dall'art. 62 del Regolamento, cioè che è nella facoltà del volontario di assumerla, ma non vi è l'obbligo.

Nullameno poichè gli esercizi, ai quali un volontario ciclista, si deve assoggettare, sono tali da rendere quasi indispensabile un abito speciale, in luogo delle consuete diverse foggie di abiti sportivi o turistici, la divisa adottata dal Reparto di Milano presenta i pregi dell'aspetto militare, ed i vantaggi del potersi prestare.

La divisa stessa, salvo leggere modificazioni nell'uso delle uose piuttosto che dei mollettoni e nella diversità dei distintivi e delle controspalline, corrisponde alla divisa nuova grigio-verde.

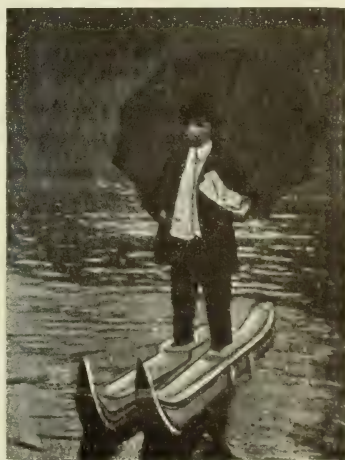
Ing. C. ZANETTI.

APPLICAZIONI NAUTICHE DEL CICLISMO E DEL PODISMO.

A titolo di curiosità presentiamo due macchine o piuttosto due curiose imbarcazioni nelle quali si sono originalmente applicati gli attributi della locomozione ciclistica e podistica terrestre.

La prima è costituita da due assi unite parallelamente e disposte in senso perpendicolare al piano dell' acqua. Esse sono sormontate da un telaio ordinario da bicicletta recante sella, manubrio e pedali. Questi mettono in azione un'elica posteriore la quale reca al galleggiante una bella impulsione.

Inventore ne è il francese Ferdinand Louis.

Altro inventore è il signor Rémond che poche settimane sono se ne andava tranquillamente a passeggio sulle acque della Senna come un personaggio di leggenda.

Il miracolo egli lo ottiene mediante due gondolette lunghe m. 2,50 che gli servono da scarpe o per essere più esatti... da soprascarpe impermeabili.

Il turismo nella legislazione e nella statistica.

Commercio d'esportazione e d'importazione delle Automobili e dei Velocipedi in Italia.

Il Ministero delle Finanze ha finalmente pubblicato il volume del dicembre contenente la statistica doganale di tutto il 1908. La Categoria XIII comprendente i veicoli in genere, per ciò che riguarda le automobili segna una diminuzione rilevante nelle **importazioni.** Infatti le *vetture automobili* importate nel 1907 segnavano il numero di 725 per un valore di L. 8 266 335 mentre nel 1908 se ne importarono 348 per un valore di L. 4 354 472. Il maggior numero, avuto riguardo al paese di provenienza, ci è dato dalla Francia. Diminuzione di importazione abbiamo pure nei *carri automobili* che in due anni da L. 495 300 scesero a L. 371 750.

Nei *velocipedi a motore* abbiamo invece un aumento di importazioni e cioè da 154 per un valore di L. 130 000, si passò nel 1908 a 178 per un valore di L. 151 300.

Nei *velocipedi a due o tre ruote* si verifica pure un più rilevante aumento d'importazioni. Infatti da 3318 per un valore di L. 564 060 nell'anno successivo, e cioè nel 1907, salirono a 4348 per un valore di L. 739 160 e nel 1908 raggiungono la forte cifra di 7541 per un valore di L. 1 281 970. Anche le parti staccate di velocipedi escluse quelle greggie, segnano un aumento negli ultimi due anni da L. 3 922 500 a L. 5 244 000.

Vediamo ora le cifre di **esportazione:**

Nel 1907 si esportarono 1283 *vetture automobili* per un valore di L. 20 185 310 e nel 1908 l'esportazione salì a 1629 per un valore di L. 28 236 745. Se si bada agli anni precedenti si rileva che questo aumento è sempre stato costante, come è pure confortante l'aumento nei *carri automobili* che da un valore di L. 242 000 passarono nel 1908 a quello di L. 428 130. I maggiori paesi di esportazione furono la Gran Bretagna, la Francia e l'America.

Nei *velocipedi a motore*, come nei velocipedi in genere, all'aumento di importazione corrisponde una diminuzione di esportazioni. Così da 37 scesero nel 1908 a 22, con una differenza di valore che va da lire 31 450 a L. 18 700.

I *velocipedi a due o tre ruote* diminuirono pure nel commercio di esportazione, perchè da 646 per un valore di L. 109 820, scesero nell'anno successivo, e cioè nel 1908, a 626 per un valore di L. 106 420. Nelle parti staccate di velocipedi vi è invece un lieve aumento di esportazione da 30 a 33 quintali e cioè da L. 15 000 a L. 16 500.

Importantissimi infine sono i dati che riguardano l'esportazione di *pneumatici* per ruote da velocipedi e da vetture che nel 1907 figurano per un valore di L. 189 800 e nel 1908 per L. 4 339 200. Anche l'importazione di questo articolo è in aumento e da L. 446 400 salì a L. 1 027 200.

Concludendo, i dati statistici di questo ultimo biennio segnano il costante progresso della nostra industria automobilistica e la bilancia del commercio automobilistico internazionale è grandemente favorevole all'Italia. Si noti che nel 1905 non si esportavano che L. 3 646 600 di automobili e in soli quattro anni si raggiunsero 28 236 745 di lire! Le importazioni diminuirono a tal segno che lo scorso anno furono minori di quelle del 1905! E' quindi confortante vedere come in un'epoca così critica quale è l'attuale per il commercio estero questa industria tenga alto il prestigio della nazione.

Uguale successo purtroppo non troviamo nell'industria velocipedistica: diminuirono le esportazioni ed aumentarono fortemente le importazioni. E' d'uopo pensare seriamente a questo fenomeno perchè se un paese come il nostro non è riuscito a farsi forte esportatore, deve però sforzarsi e bastare a se stesso cercando di far diminuire le importazioni. L'industria meccanica è da noi tanto progredita che deve vincere anche questa battaglia industriale. Sarebbe quindi bene che il Governo proteggesse con un giusto dazio questa industria, come si fa altrove e ne incoraggiasse lo sviluppo con una diminuzione di tassa.

Altri dati statistici più particolareggiati, i nostri lettori potranno trovarli nell'*Annuario del Touring* di prossima pubblicazione.

Concorso a premi al merito e alla Cooperazione Industriale.

Con Regio Decreto 17 giugno 1907 il Ministro del Commercio bandiva un Concorso a premi da conferirsi agli industriali che avessero speciali benemerenze per avere dotato il paese nel quinquennio 1902-1906 di nuove industrie, ovvero che avessero fatto notevolmente progredire e perfezionare le industrie esistenti. Le industrie invitate al Concorso vennero distinte in nove gruppi, ed il secondo di questi riguardava le *industrie dei mezzi di trasporto limitatamente agli automobili ed ai velocipedi.*

Alla stessa epoca veniva pure aperto un Concorso alla Cooperazione industriale da conferirsi ai direttori, capi officina, operai ed impiegati delle fabbriche che avessero conseguito un premio nel Concorso precedente per avere efficacemente cooperato all'incremento delle fabbriche stesse.

Con decreto del Ministro del Commercio in data 8 maggio 1908 venne nominata la Commissione giudicatrice dei suddetti Concorsi, la quale per il gruppo automobili e velocipedi risultò composta dei signori: Alberti Giuseppe, Coltelletti cav. Garibaldi, Guastalla cav. uff. dott. Gildo, Lattes comm. ing. Oreste, Marenco ing. Emilio.

Le domande dei concorrenti a questo gruppo furono diciannove, corredate di notizie sullo sviluppo dell'industria, sulla quantità della forza motrice impiegata, sui mercati esteri nei quali la produzione è smerciata e sui salari pagati agli operai. Oltre a queste notizie, la Giuria si recò presso i rispettivi stabilimenti per accertarsi del progresso di queste fabbriche. Nei giorni 5 e 6 febbraio 1909 si riunì in seduta plenaria colle altre Sottocommissioni al Ministero di Agricoltura e Commercio e decise di sottoporre al Ministro il seguente elenco dei premiati:

Gruppo II. — *Industrie delle automobili e dei velocipedi:*

Medaglia d'oro di 1. classe con diploma d'onore: Società anonima « Achille Reina », Milano. — Medaglia d'oro di 2. classe: Società « Isotta Fraschini », Milano; Società brevetti « Fiat », Torino. — Medaglia d'argento: Società anonima « Frera », Tradate; Società ligure-romana « Fram », Roma. — Medaglia d'argento alla cooperazione industriale Sig. Alfredo Rostain, Torino; Signor Leone Michaud, Milano. — Medaglia di bronzo: Signor Felice Arcelli, Tradate; Signor Pompeo Golinelli, Tradate.

Da questa premiazione si rileva che la Giuria non ha ritenuto di assegnare la Medaglia d'oro alla Cooperazione industriale; gli altri premi stabiliti dal R. Decreto vennero invece tutti assegnati. E' intendimento del Ministro di dare solennità alla premiazione alla quale, come in precedente simile occasione, parteciparono i Sovrani.

Importazione temporanea di Automobili mediante trittici nella Spagna.

Il *R. Automobil Club* di Spagna è stato autorizzato a emettere lasciapassare d'importazione temporanea (trittici) a favore delle Società estere, con cui sia in relazione, dietro sua cauzione secondo le disposizioni generali dati con l'Ordine reale del 14 luglio 1907. Fu in merito a questo Ordine reale che venne rilasciata la prima concessione, su istanza presentata da una Società automobilistica tedesca per ottenere il libero transito attraverso i confini della Spagna delle biciclette, dei motocicli e delle automobili, previa una adeguata fideiussione da parte del Banco Tedesco Transatlantico di Madrid, per il pagamento dei diritti di confine nel caso della non provata riesportazione dei veicoli.

Nel decreto stesso sono regolate le formalità doganali relative alla importazione temporanea, ai permessi speciali (trittici) e al termine valido per la riesportazione dei veicoli importati temporaneamente, termine che fu stabilito di quattro mesi. Però l'Ordine reale del 28 luglio scorso porta da quattro mesi a un anno il termine di validità dei trittici suddetti, ciò che noi chiediamo da tempo anche al nostro Governo.

Rivista delle Riviste

▬ Fra le corse tradizionali di cavalli e di origine e carattere schiettamente italiani, la *Nuova Antologia* ricorda il Palio di Asti a torto caduto in oblio, che contende a quello tuttora in uso a Siena l'antichità e lo splendore dei ricordi.

Di questa gara la rivista romana rammenta i premî singolarissimi che solevano essere aggiudicati ai concorrenti: un palio o zendado di «rasi diciotto» recante la figura di S. Secondo, il patrono della città, guarnito con «frangie e poracchi», una borsa di velluto cremisi guarnita con galloni d'oro; due speroni d'argento con guarnitura di «bindello», quindici paia di guanti, quattro berretti di panno rosso, cioè berretti frigi dell'antica repubblica, soldi venti in contanti, un gallo con canestro ornato e finalmente un'«inchioda» (acciuga) per l'insalata di «sigolle», due dadi ed una corda, che venivano destinati agli ultimi arrivati nella corsa.

L'insalata di cipolle largita a chi arrivasse .. buon ultimo, si capisce press'a poco a che dovesse servire. Ma la corda? ad impiccarsi forse?

▬ Le statistiche provano che la tubercolosi mena strage fra gli alunni delle grandi scuole cittadine e che le nuove generazioni perdono anche quella fermezza di carattere che contraddistingueva le antiche. Per ovviare a questo minaccioso pericolo di degenerazione fisica e patologica, gli americani con quell'opportunità di senso pratico che è loro proprio, vanno impiantando, massime negli Stati Uniti, delle «scuole all'aria aperta» ed hanno già incominciato, onde divulgare efficacemente le loro idee, col diffondere l'istituzione degli accampamenti estivi.

Durante le vacanze cosidette autunnali gli scolari, guidati dai loro maestri escono a schiere dalle mura cittadine e vanno in campagna ove, piantate le tende, vivono alla guisa dei soldati... e degli zingari. Ivi l'insegnamento praticamente impartito si alterna con gli esercizi ginnastici e sportivi i quali hanno la virtù di compensare la fatica intellettuale dei giovanetti sì da non renderla loro odiosa e nello stesso tempo, hanno il bene di sviluppare i muscoli e di arricchire il sangue agli scolari.

Dice un vecchio dettato che è meglio un asino vivo d'un dottor morto: gli innovatori americani hanno modificato la sentenza nel senso di creare uomini colti e nel tempo stesso robusti e sani di corpo e di volontà.

Così *World's Work*.

▬ Sarà poi vero? Il prof. Martin in una conferenza tenuta recentemente a Berlino e di cui si occupa il *Nineteenth Century and after*, proclama che l'avvento della navigazione aerea è la fine della egemonia marittima-militare inglese e perfino dell'integrità nazionale del grande Impero.

«L'Inghilterra, egli disse, perderà tutti i vantaggi che ora le derivano dalla sua posizione geografica e la grande compagine dello Stato, la cui cittadella insulare si troverà ormai esposta ad ogni attacco, dovrà crollare. L'aeronautica farà senza dubbio rapidi progressi, ma anche allo stato attuale le aeronavi tedesche potrebbero fare parecchie gite di andata e ritorno attraverso la Manica senza rifornirsi di combustibile, ed in breve saranno in grado di assumere vittoriosamente l'offensiva nel Mare del Nord».

Non bisogna dimenticare che chi parla — nonostante la contraria apparenza del nome — è un tedesco. Allo stato attuale di sviluppo della navigazione aerea, le *gite* da Berlino a Londra non sarebbero in ogni caso nè facili nè troppo pericolose per la Nazione Brittannica. La profezia può valere per l'avvenire, sempre quando però l'Inghilterra non pensi a fornirsi di una flotta aerea di forza equivalente alla sua attuale flotta marittima.

▬ Si va dicendo che l'Abissinia ha compiuto sulla via dell'incivilimento notevoli passi. E si aggiunge che ciò è dimostrato da un fatto sintomatico: dall'introduzione presso la Corte del Negus Menelik di una buona automobile sulla quale il Leone d'Etiopia ha goduto di farsi lungamente scarrozzare, provandosi anche a maneggiare il volante. Sarà benissimo, ma il *Globe Trotter* ci narra un particolare di costumi che depone assai poco favorevolmente sul funzionamento dell'istituto poliziesco e giudiziario dell'impero etiopico.

La polizia abissina è assai rudimentale. In realtà allorquando vien rubato un oggetto qualsiasi, i legittimi proprietari affidano ad una corporazione detta «liebascé» — una specie di agenzia privata di Sherlok Holmes etiopici — il compito di rintracciarne il ladro e la refurtiva.

Ecco il bizzarro procedimento di questa confraternita: Il capo della corporazione prende un bambino ed innanzi a quattro testimoni, gli fa bere un filtro di ignota composizione: il fanciullo tira anche qualche boccata di pipa e — divenuto incosciente — si mette in moto in una direzione qualsiasi. Va da sè che la capanna presso alla quale egli si ferma è quella designata a contenere l'autore del latrocinio, che viene senza cerimonie catturato.

▬ E' interessante constatare come mentre da un lato gli uomini si studiano di condurre il mare traverso le loro terre, tagliando istmi e scavando canali per rendere più comode e rapide le loro comunicazioni — d'altro canto per il medesimo motivo si è pensato a costruire sul mare delle linee ferroviarie. L'*Emporium* si occupa di un progetto americano in parte attuato che permette alla ferrovia che corre lungo la costa orientale della Florida, di prolungarsi fino a Key-West, una cittadina che si eleva sull'ultima di una catena di isolette disposte a forma di arco, per parecchi chilometri lontano dalla costa.

La linea in alcuni punti supera lunghi bracci di mare mediante viadotti di cui uno si estende per ben 3200 metri e consta di 180 archi in cemento armato che si sprofondano in taluni punti fino a 9 metri sott'acqua. Ma noi crediamo che la ferrovia marittima venga un po' in ritardo, giacchè quella ... aerea non tarderà molto a soppiantarla.

▬ Il celebre attore Constant Coquelin recentemente rapito all'arte ed alla gloria, fu senza dubbio uno dei turisti... professionali che ebbero la vita più vertiginosamente vagabonda. E di questo illustre e febbrile ramingare, *Les Annales Politiques et Littéraires*, in uno dei passati numeri, pubblica un quadro coloritissimo.

«Eccolo correre il mondo — dice l'articolo biografico della rivista francese. — Egli traversa l'Europa, esplora l'America, esperimenta tutti i mezzi di locomozione: ferrovie, steam-boats, vettura a vapore, vettura elettrica, il caicco, la troika, la primitiva carretta norvegese, il sontuoso pulmann-car. Egli va... va. . brucia i chilometri. In tutti i paesi dove passa, i giornalisti si affrettano ad intervistare questa Meteora che appare e dilegua. Ed ogni sera in città differenti egli è volta a volta Arnolfo, Tartufo, Mascarillo, Cyrano. Egli ha dei polmoni di bronzo, dei garretti d'acciaio. La fatica non riesce ad atterrare quest'uomo. Una volta soltanto ei vi cedette: interpretando Annibale nell'*Avventuriero* e dovendo alla fine del secondo atto fingere di dormire... s'addormentò davvero. E pensare che i giornali di New York hanno criticato questo punto dell'interpretazione, accusando il grande attore di mancare di verità. Ah, i critici!

▬ Se è esatto che la funzione crea l'organo — dichiara *Le chasseur français* — l'ora decisivamente vittoriosa per l'*Esperanto* è giunta.

La navigazione aerea e l'avvento del «più pesante dell'aria» hanno distrutto i limiti tra nazione e nazione, cancellate le barriere che esistevano fra i popoli. Proprio tutte? No, sostiene *Le chasseur*: v'è ancora da eliminare quella delle lingue.

Infatti come farà un aviatore che passa sopra un paese straniero e che deve rifornirsi di viveri e di essenza, a chiedere, ad informarsi, a prender lingua insomma?

Dovrà imparare tutte le lingue? Impossibile. Ecco dunque come si imporrà imprescindibilmente il bisogno di apprendere una lingua convenzionale e comune a tutti.

E' venuto dunque il tempo per i volatori di prender lezioni d'*Esperanto*?

Il pronostico è difficile alquanto. Poichè fra le decine di linguaggi convenzionali che appaiono ogni giorno all'orizzonte e che ogni giorno subiscono riforme radicali, la scelta è piuttosto imbarazzante.

BIBLIOTECA.

Uffici della Società Umanitaria, *Guida degli Emigranti nella Lombardia.* Saggi di raccolta di notizie sui salari e sul costo della vita nei centri industriali, grandi e piccoli, delle provincie lombarde. Milano, Tipografia degli Operai.

E. Lapointe, *Essai sur la navigation aerienne* (Aerostation-aviation). Berger-Levrault et C., éditeurs Paris, 5, rue des Beaux-Arts.

Il volume fu pubblicato nel 1896, quando cioè delle discipline aeronautiche s'occupava soltanto una minoranza studiosa e pervicace di scienziati e di sognatori.

Rileggere queste opere ora che la locomozione aerea ha preso meraviglioso sviluppo ed il pubblico s'appassiona agli ardui problemi scientifici del volo — è sommamente interessante in quanto ci appare chiaro per quale via, in virtù di quali sforzi e tentativi, si è giunti ai gloriosi successi dell'oggi.

L'autore, noto da parecchi anni per la sua illuminata competenza, traccia efficacemente la storia e la teoria della navigazione aerea — esponendo giudizi che hanno il valore di vere e proprie profezie.

Ferdinando Borrino, Manuale del motociclista e conduttore di *tricar* con ricettario motoristico e termini tecnici in quattro lingue per uso dei dilettanti, montatori, riparatori di motocicli, meccanici, aggiustatori, ecc., con 197 illustrazioni. Ulrico Hoepli, Milano.

Ci sarà all'enunciazione del titolo di questo libro qualche moderno che farà una smorfia sprezzosa? Si parla ancora di motocicli a questi lumi... d'aeroplano? Ecco che cosa dirà.

Se ne parla ed a ragione. La motocicletta è stata ingiustamente dimenticata in questi ultimi tempi. Essa ha ancora la propria funzione da compiere: essa rimane pur sempre l'automobile economica delle fortune limitate. Ed al motociclista che non può naturalmente pagarsi il lusso di un meccanico, questo volume riesce di guida sicura e di prezioso sussidio nelle frequenti circostanze in cui gli tocchi scoprire i vizi della propria macchina e porvi rimedio. Il volume è compilato in forma chiara e con metodo pratico e noi possiamo consultarlo in ogni evenienza come un consigliere fidato ed infallibile.

Paul Vitry, *Jean Goujon.* Les grands artistes, Biographie critique, illustrée de 24 reproductions hors texte. Paris, Librairie Renouard, Henry Laurens, éditeur, rue de Tournon (VI).

Quando si viaggia *en touriste,* per poter gustare le bellezze artistiche, senza stanchezza e senza noia è necessario anzitutto non esserne completamente digiuni. Il Goujon fu uno degli scultori più originali e più aristocratici di Francia.

I principali Musei d'Oltralpe recano preziose vestigia del suo scalpello.

Il libro del Vitry per chi intenda visitare da intellettuale la Francia costituisce un adeguato... antipasto.

E. Girard et A. De Rouville, *Les Ballons dirigeables.* Théorie, applications. 2. édition, augmentée de deux annexes: *Le ballon Lebaudy, Le ballon Patrie,* par le commandant Voyer, avec 174 figures. Berger-Levrault et C., éditeurs. Paris, rue des Beaux Arts. 5.

Il varo felicissimo del dirigibile militare italiano ha reso la scienza aeronautica di palpitante ed appassionante attualità anche da noi.

Nel presente volume sono esaminate con lucido rigore scientifico i principi teorici della dirigibilità, in seguito sono analizzate minutamente le diverse pratiche costruttive e vi si espone un'esatta cronaca dei progressi compiuti faticosamente negli ultimi anni in Francia, nazione che oggidì può vantare una vera, propria e formidabile flotta militare di navi volanti.

Antonio Scarfoglio, *Intorno alla terra in automobile.* Raid New York-Parigi. Napoli, Francesco Perrella, editore.

E' una conferenza del giovane pubblicista A. Scarfoglio.

Come conferenza è degna veramente d'elogio e per eloquenza di forma e per ardore... ed ardire d'imagini.

Sono appunto questi meriti intrinsecamente oratorî, che, se non ci costringono addirittura a prestar fede a tutte quante le straordinarie imprese dell'audace narratore, costituiscono tuttavia quel po' di buono ch'è rimasto di un fallimento turistico, sportivo e giornalistico, quale fu il disgraziatissimo *raid.*

Andrea Maggiorotti, tenente colonnello del Genio. *La Carta d'Italia al* 250 000 *del T. C. I.* Estratto dalla *Rivista d'Artiglieria e Genio,* 1908, volume IV. Roma, Tipografia Enrico Voghera.

L'autore non ha bisogno d'essere presentato, poichè tutti i nostri lettori conoscono gli scritti perspicaci e competenti che sulle moderne scienze meccaniche pubblicammo di lui sulla nostra *Rivista.* In questo breve lavoro all'insigne conoscenza della materia va unito l'amore pel Touring di cui il Maggiorotti, socio fedele quanto autorevole, parla e scrive sempre con passionato entusiasmo.

V. Giuseppe Nappi, *I delitti e quasi delitti dei commercianti* (Hoepli, L. 2,50).

L'autore — un giovane cultore delle scienze giuridiche — esamina in un volume denso di notizie e di dati il crimine mercantile. La questione non è puramente teorica, ma si riflette nella pratica con effetti di eccezionale importanza.

Giulio Vaccai, *Pesaro.* Con 176 illustrazioni. Collezione di Monografie illustrate. Serie I. Italia artistica. 42. Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1909.

Giannina Franciosi, *Arezzo.* Con 199 illustrazioni. Collezione di Monografie illustrate. Serie I. Italia artistica. 41. Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Editore, 1909.

A questa collezione che è il più bello e degno tributo al culto della Patria che un gruppo d'uomini studiosi, appassionati ed operosi, può dare, noi abbiamo avuto occasione di rivolgere parole di lode.

I due volumi testè usciti (*Arezzo* e *Pesaro*) superano, se fosse possibile, in importanza di artistici documenti, in ricco splendore di veste tipografica, in abilità, chiarezza e competenza di trattazioni, i preziosi volumi che li precedettero.

Frander, Citazioni dalla *Divina Commedia.* Deposito in Firenze presso R. Bemporad e Figlio.

La bibbia, il corano, il *vade-mecum* spirituale del cittadino italico è ancora e sarà sempre la *Commedia Divina.* Opera degna di cittadino italiano, ha fatto l'autore sceverando con acume e pubblicando i versi dell'Alighieri più notevoli per popolarità, per grandezza scultoria di pensiero e d'imagini. Quante osservazioni, impressioni, sensazioni, troverà specchiate in questo libricino anche il turista!

Il Bel Paese, rivista quindicinale illustrata di turismo, automobilismo, mondanità, comfort, igiene, arte, letteratura, eleganza, sport, teatri. Direzione ed amministrazione: Milano, corso Venezia, 48-50.

Il primo numero, che noi abbiamo innanzi, è, per aristocratica eleganza di veste e d'illustrazioni, per interesse di dettato e per giusto equilibrio ed opportunità di parti, una buona promessa. La quale non dubitiamo verrà mantenuta in seguito con il fecondo svolgimento d'un programma complesso e nobilissimo.

Alla nuova consorella auguri di vita lunga e prosperosa.

L'attualità nell'imagine

Menelik a passeggio nei dintorni di Addis Abeba col francese dott. Vitalien.

Addis Abeba, attuale soggiorno del Negus.

L'equipaggio di Oxford si allena per la prossima gara tradizionale.

I quattro concorrenti alla *Maratona gigante*.
Da destra a sinistra: Dorando Pietri, Hayes, Longboat, Shrub.

L'aeroplano *Cody* dell'esercito inglese dopo la recente catastrofe.

Il nuovo monoplano Guilleban.

Giuochi Olimpici di Stokolma. (*Fotografie Fiorilli*).

Un yacht.... da ghiaccio.

Gara fra una slitta a vela ed una automobile.

Premi ai soci benemeriti del 1909

PREMI ORDINARI.

Ogni socio che presenta *dieci* soci nuovi è dichiarato *benemerito* e riceve l'artistica medaglia d'argento qui riprodotta.

Chi presenta *cinquanta* soci ha diritto alla grande medaglia d'argento.

A chi ne presenta cento viene assegnata la medaglia d'oro.

A tutti i soci *benemeriti* verrà rilasciato una volta tanto la splendida

AGENDA TOURING

di cui riproduciamo l'artistica copertina.

Trattasi di un elegante carnet con fregi dorati contenente indicazioni e notizie utili.

Praticissima per annotazioni quotidiane.

È anche in vendita a L. 1.

Per i benemeriti della Carta d'Italia del Touring. — A tutti quei soci che procureranno nel 1909 due nuove iscrizioni con l'acquisto dei 20 fogli arretrati verrà conferita la **Medaglia di bronzo della Carta d'Italia**. La medesima verrà conferita in **argento** a chi procurerà nel 1909 quattro nuove adesioni coll'acquisto del blocco dei venti fogli pubblicati.

Coloro che avessero già conseguito una medaglia in argento nel 1908 e che presentassero quattro nuove adesioni nel 1909 coll'acquisto ciascuna del blocco dei 26 fogli, riceveranno una Medaglia in argento di primo grado e **cioè di misura più grande di quella del 1908.**

Il blocco dei 20 fogli è costituito come segue: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania (questi due ultimi in corso di stampa).

È in vendita a L. 10.

PREMI STRAORDINARI.

Tutti i soci che avranno presentato dal 1° gennaio al 31 dicembre 1909 DIECI o più soci optanti pel 1909 concorreranno con un numero per ogni 10 soci presentati, al sorteggio dei seguenti premi

1. **Una Bicicletta di lusso "ATALA,, tipo 15** a un freno sul cerchio anteriore. — **Dono della ditta costruttrice G. Gatti e C. - Milano,** Corso Lodi, 50. Chiedere Catalogo 1909.

2. **Una Bicicletta da viaggio "SENIOR,, tipo 1909** a due freni e ruota libera, munita di gomme "Polak,, e completa di accessori. — **Dono della ditta costruttrice Bonzi e Marchi - Milano, S. Nicolao, 1.**

3. **Una Bicicletta FRERA 1909** - tipo grande turismo - mozzo posteriore B. S. A. a 3 velocità, nuovo modello azionabile mediante manovella al manubrio - gomme Excelsior - Freni S. A. F. a leve rovesciabili - trasmissione Bowden - completa di accessori. **Dono della Società Anonima Frera - Milano,** Piazza S. Giovanni in Conca.

4. 5. 6. **Tre paia coperture semelles Pirelli** per bicicletta. — **Dono della ditta costruttrice Pirelli e C. — Milano.**

7. **Una latta da Kg. 20 di Oleoblitz denso** per automobili. — **Dono della ditta fabbricante E. Reinach e C. - Milano,** Via Lario.

8. **Un faro per automobile - N. 46** con riflettore parabolico e sferico. — **Dono della ditta costruttrice Ing. H. Troubetzkoy e C. - Milano,**

9. 10. 11. 12. 13. 14. **Sei fanali "AQUILAS,, N.** 3179 per bicicletta. — **Dono della ditta costruttrice F.lli Santini — Ferrara.**

15. **Un apparecchio "AUTO-ALBA,, N. 14** per lastre e film-pack $6\frac{1}{2} \times 9$. — **Dono della ditta costruttrice Ganzini Namias di Mario Ganzini - Milano** Via Solferino, 25.

16. 17. **Due exerciseur in molla d'acciaio** specialmente adatti per ginnastica da camera — **Dono della ditta rappresentante Fabbre e Gagliardi — Milano,** Piazza Macello.

18. **Una targa d'argento per automobili.** 19. **Una spilla d'oro per uomo.** 20. **Una spilla d'oro per signora. — Dono della ditta fabbricante S. Johnson - Milano,** Corso Porta Nuova.

21. 22. **Due mobiletti espressamente costruiti per la raccolta della Carta d'Italia del T. C. I. — Dono della ditta fabbricante C. Perlasca - Milano,** Corso Vittoria, 39.

23. **Uno specchio molato per gabinetto-toilette** cm. 65×90. Cornice tinta acero con intagli uso ferro. — **Dono della ditta costruttrice E. Corsi - Milano.** Via Broletto.

24. **Un tappeto da camera** cm. 70×150. — **Dono della ditta fabbricante Gorla - Milano,**

25. **Sei flaconi liquore Pepto-Kola Robin. — Dono della ditta fabbricante Maurice Robin,** filiale di **Milano,** Via Monte Napoleone, 16.

26. **Dodici bottiglie Fernet Branca. — Dono della ditta fabbricante F.lli Branca. — Milano.**

27. **Una cassetta 20 bottiglie liquore Strega. — Dono della ditta fabbricante F.lli Alberti - Benevento.**

28. **Una cassetta contenente 2 vasetti miele del Monte Rosa. — Dono del fabbricante Bertoli Giacomo - Varallo Sesia.**

29. **Una** cassetta liquori, 2 bottiglie *Dorpio Cedro*, 2 *Cordial Dante*, **dono della Ditta fabbricante A. Vertua - Gargnano sul Garda.**

Assemblea generale ordinaria dei soci del T. C. I.

Avviso di convocazione.

A sensi degli articoli 27, 28, 29 e 30 dello Statuto sociale è convocata in Milano l'Assemblea generale ordinaria dei soci del Touring Club Italiano, e precisamente nel giorno di domenica 28 marzo alle ore 15, nel Salone al primo piano del Palazzo dell'Esposizione Permanente in via Principe Umberto, 32.

ORDINE DEL GIORNO:

1. *Nomina del Presidente dell'Assemblea (articolo 33 dello Statuto);*
2. *Approvazione del verbale dell'Assemblea 15 marzo 1908 (pubblicato nella* Rivista N. 4, *aprile 1908);*
3. *Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico e morale del Touring;*
4. *Relazione dei Sindaci sul Bilancio consuntivo 1908;*
5. *Voto consultivo (art. 34 dello Statuto) sul Bilancio consuntivo per l'esercizio 1908;*
6. *Proposta di modificazioni ed aggiunte agli articoli 17, 21 e 44 dello Statuto sociale, e di aggiunta di un nuovo articolo dopo l'articolo 45;*
8. *Elezioni:*
   a) *di 4 consiglieri, in sostituzione dei seguenti signori che sono rieleggibili: Binda ing. Achille — Favari cav. dott. Piero — Riva cav. ing. Alberto — Zaffaroni cav. uff. Alfredo;*
   b) *di 3 sindaci in sostituzione dei signori: Magnocavallo rag. Camillo — Soffredi rag. Attilio — Turrini rag. Gino (scaduti dalla carica annuale e rieleggibili).*

Il verbale della suaccennata seduta verrà pubblicato (a termini dell'articolo 35 dello Statuto) nella Rivista *dell'aprile prossimo, alla quale sarà annessa la scheda di votazione sul bilancio sulle modificazioni e aggiunte allo Statuto e per le elezioni alle cariche sociali vacanti. Le schede (a norma degli articoli 36, 37 e 39 dello Statuto) dovranno essere ritornate alla sede del Touring non più tardi del 28 giugno 1909.*

Lo scrutinio seguirà, per cura dei sindaci il 30 giugno 1909.

Il Direttore Generale FEDERICO JOHNSON — *Il Consigliere Segretario* INNOCENZO VIGLIARDI PARAVIA

RELAZIONE DEI SINDACI
sul Bilancio chiuso il 31 Dicembre 1908.

La piccola quota sociale ha fatto prodigi; pagate le spese imprescindibili della esistenza del Touring, ha contribuito a diffondere, a migliaia a migliaia, Riviste, Monografie, Annuari, Carte geografiche, Profili, ha concorso a spese straordinarie di congressi, esposizioni, ricevimenti, ha dato ai nostri Uffici una sede decorosissima e ci ritorna ancora nella cifra di bilancio in un col patrimonio formato dalle quote dei Soci vitalizi, nella imponente somma di L. 545 307 42, capitale netto al 31 dicembre 1908.

Certo, se per giudicare della bontà di un'Amministrazione fosse titolo sufficiente il risultato, il resoconto che il Consiglio presenta anche quest'anno, dovrebbe ripromettergli il consenso ed il plauso di tutti i Soci: ma per assolvere il nostro mandato, a noi non è permessa questa sintesi entusiasta dei nostri apprezzamenti, e dobbiamo, censori in rappresentanza Vostra, darvi ragione dei nostri convincimenti.

Il bilancio del 1907 lasciava al successore una situazione eccellente, un patrimonio di L. 423 331,17 e consegnava molti residui attivi di fondi disponibili, già destinati ai molteplici scopi dell'Associazione ed in parte non ancora spesi, in grazia sopratutto di quella larghezza di previsioni che dalla florida situazione finanziaria e dalla preveggente oculatezza della Direzione e del Consiglio era stata permessa.

Non era quindi difficile il fabbricare su queste basi, e il preventivo fatto dal Consiglio aveva lasciato già sperare un cospicuo risparmio, per quanto, seguendo gli esempi delle migliori istituzioni, si fosse preventivato con generosità nelle spese e con parsimonia nelle entrate. Ma il consuntivo ha superato ogni più rosea previsione e lasciandoci una quota di L. 54 161,69 in aumento del nostro patrimonio, ha voluto benevolmente avvertire anche i Sindaci, che lo scorso esercizio avevano già parlato di *record* degli avanzi, come con un'ottima amministrazione, potevano essere costretti ogni anno a ripetersi con una, diremo così, consolante uniformità.

Pensino poi i nostri 70 000 Consoci che questa forza finanziaria del Touring, risultato di elementi costitutivi quasi imponderabili, non fa solo sterile pompa dell'importanza della cifra del capitale segnata in bilancio, ma pur essendo a frutto negli impieghi consentiti dallo Statuto, può essere per la quasi sua totalità tradotta in contanti in pochi minuti, ed è presidiata per la sua integrità da fondi speciali per la possibile fluttuazione dei corsi di borsa.

Le nostre attività sono infatti, come si rileva dal prospetto di bilancio, investite in Rendita italiana 3 ³/₄ %, in obbligazioni ferroviarie garantite dallo Stato, per una somma di oltre L. 500 mila, la quale ben si avvicina alla cifra del capitale netto al 31 dicembre 1908 e per quasi oltre 200 mila lire è rappresentata dal denaro in Cassa e da quello depositato presso le Banche, disponibile, o con temporanei vincoli, per rispondere agli impegni dell'Amministrazione.

Troviamo opportuna la valutazione data alla partita del mobilio, in progressiva diminuzione, come pure quella delle pubblicazioni, delle quali si è tenuta in evidenza la cifra riflettente la Carta d'Italia in corso di distribuzione, la più importante delle pubblicazioni in sè stessa e dal lato dell'attualità.

Le voci dettagliate all'attivo per le somme minori, bastano per loro stesse ad indicare la natura di questi elementi dal bilancio e se ne viene eccettuata quella dei crediti vari, sensibilmente più elevata di quella dello scorso anno, ma sicura nell'esigibilità, le altre rilevano la maggior importanza più dalle funzioni a cui rispondono, che dalla loro entità. Nè questo è minor pregio del bilancio, essendo i valori rappresentati dalle minuterie, dai cartelli indicatori, dalle diverse spese anticipate per il 1909, quelle che più sarebbero sacrificate in una effettiva liquidazione.

(*segue a pag.* IV).

BILANCIO CONSUNTIVO

Situazione patrimonial[e]

ATTIVITÀ

		L.	c.	L.	c.	L.	c.
Valori pubblici — L. 17 625 di Rendita Ital. 3 ¾ %, godimento 1° gennaio 1909 al prezzo di Borsa della giornata, cioè L. 102,625	L.	482 337	50				
N. 58 Obbligazioni Ferr. Merid., godimento 1° gennaio 1909 al prezzo di Borsa della giornata, cioè L. 354	»	20 532	—	502 869	50		
Cassa — Numerario in Cassa	L.			4 597	32		
Conti correnti presso le Banche	»			50 000	—		
Libretti a risparmio presso le Banche	»			139 264	46		
Depositi di terzi per cauzioni trittici doganali	»			93 580	—		
Mobili — Valore dei mobili	»			15 000	—		
Pubblicazioni — Guide, Carte, Profili, Annuari, Monografie, ecc.	»			13 880	—		
Carta d' Italia al 250 000 — Valore dell'esistenza	»			4 080	—		
Minuterie — Distintivi, minuterie varie, placche per affiliati, ecc.	»			11 400	—		
Cartelli indicatori — Materiale in Magazzino	»			2 693	85		
Biblioteca — Valore dei doni e degli acquisti		L. 7 989,66					
Esposta per memoria in	L.			1	—		
Credito verso Sottoscrittori di Cartelli indicatori	»			5 900	—		
Valori presso terzi per depositi a cauzione, per affitto e gas	»			12 310	—		
Crediti varî	»			84 086	84		
Spese anticipate pel 1909:							
Per la Carta d'Italia al 250 000	L.	16 768	74				
Per la Carta Automobilistica al 625 000	»	7 391	85				
Per fitto dal 1° gennaio al 29 marzo 1909	»	3 000	—				
Varie	»	6 805	49	33 966	08	973 629	0[…]
					L.	973 629	[…]

Rendiconto d'Amministrazione d[…]

RENDITE

Soci 1908 — Annualità riscosse durante l'anno:

Rinnovazioni	Italia N. 51 040	a L. 6 = L. 306 240		
	Estero » 3 356	» » 8 = » 26 848		
	N. 54 396 Soci			
Nuove inscrizioni	Italia N. 11 903	a L. 8 = » 95 224		
	Estero » 936	» » 10 = » 9 360		
	N. 12 839 Soci			
	N. 67 235 Soci Annuali	L.	437 672	—

		L.	c.	L.	c.	L.
Per minuterie	L.			4 640	35	
Per pubblicazioni	»			71 724	62	
Rendite patrimoniali — Tagliandi maturati durante l'anno sulla Rendita Italiana 3 ¼ %.	L.	15 750	—			
Idem, sulle Obbligazioni Ferrovie Meridionali	»	677	40	16 427	40	
Introiti diversi — Interessi sui depositi in Conto Corrente e presso le Banche	»	8 597	24			
Vari	»	9 720	35	18 317	59	548 781
					L.	548 781

I SINDACI
Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO.
» ATTILIO SOFFREDI.
» GINO TURRINI.

IL CONSIGLIERE DELEGATO ALLA SEZIONE CONTABILITÀ
Rag. PIERO MORO.

IL DIRETTORE GENERA[LE]
FEDERICO JOHNSO[N]

al 31 dicembre 1908.

PASSIVITÀ

Descrizione										
Soci 1909 — Quote anticipate per il 1909:										
Rinnovazioni: Italia N. 11 922 a L. 6 L. 71 532; Estero » 807 » » 8 » 6 456					77 988	—				
Nuove inscrizioni: Italia N. 1 486 a L. 8 L. 11 888; Estero » 129 » » 10 » 1 290					13 178	—	91 166	—		
Soci quinquennali — Quote anticipate	L.						42 092	—		
Quote anticipate 1910-11-12	»						74			
Impegni vari di Bilancio:										
Residuo fondo diplomi benemerenza Carta d'Italia				L.	1 440	—				
» » lavori della Sez. Strade e per trasformazione Rivista				»	91 568	29				
» » per la Monografia descrittiva Strade					5 000	—				
» » per duplicato Schedario				»	1 460	—				
» » per nuovo mobilio della Biblioteca				»	1 750	—				
» » pel Concorso degli alberghi modello				»	1 716	70				
» » per Concorso Ravà-Sforni				»	1 000	—				
Residua spesa per pubblicazioni in distribuzione ai Soci del 1908				»	36 741	70				
Fondo costituito per concorso Segnalazioni Alpine					1 500	—				
» » » pubblicazione Manuale Manutenzione Strade				»	1 500	—	143 676	69		
Cartelli indicatori										
Stanziamenti del T. ed ammontare sottoscrizioni al 31 dicembre 1907				L.	68 663	—				
» » 1908	L.	5 000	—							
Ammontare sottoscrizioni 1908	»	13 971	50		18 971	50				
					87 634	50				
Spese pei Cartelli indicatori già collocati al 31-12-1907	L.	66 941	52							
Spese per collocamento Cartelli nel 1908	»	18 726	75		85 668	27				
Residuo fondo disponibile				L.			1 966	23		
Depositi di terzi per cauzioni trittici doganali				L.			93 580	—		
Debiti varî — Verso fornitori				L.	8 973	44				
Diversi				»	23 575	98	32 549	42		
Riserva per le fluttuazioni dei Valori pubblici al 1° gennaio 1908				»	9 875	29				
Aumento di riserva per maggior valore dei titoli al 31 dicembre 1908				»	3 342	—				
Supplemento stanziato nel 1908				»	10 000	—	23 217	29	428 321	63
Patrimonio Sociale										
N. 1686 Soci Vitalizi al 1° gennaio 1908				L.	171 400	—				
» » inscritti nell'anno: In Italia N. 561 a L. 100				»	56 100	—				
» 643 Estero » 82 a » 125				»	10 250	—	237 750	—		
N. 2329 Soci Vitalizi al 31 dicembre 1908.										
Fondo di riserva al 31 dicembre 1907	L.	251 931	17							
Sopravvenienze attive dell'anno 1908	»	1 464	56		253 395	73				
Quota 1908 che si passa a Patrimonio sociale				L.	54 161	69	307 557	42		
Patrimonio sociale al 31 dicembre 1908						L.			545 307	42
								L.	973 629	05

1° gennaio al 31 dicembre 1908.

SPESE

Descrizione					
Sezione Strade — Pubblicazione di Guide, Carte, Monografie, ecc.	L.	124 229	16		
Annuario 1908 — Compilazione, stampa e spedizione	»	37 501	66		
Sezioni — Consolato, Affiliamenti, Biblioteca, Legale, Medica, Automobilismo, Dogane, ecc.	»	21 415	77		
Rivista Mensile — Redazione, stampa e spedizione	»	130 644	04		
Spese generali d'amministrazione — Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, telefono, cancelleria, stampati, incasso quote, ecc.	»	100 477	39		
Corrispondenza e spedizione — Spese di corrispondenza ai Soci, spedizione delle pubblicazioni e delle minuterie acquistate dai Soci	»	18 564	74		
Propaganda — Esposizioni convegni, medaglie di benemerenza, pubblicazioni per la propaganda	»	35 604	36		
Cartelli indicatori — Stanziamento annuale del T.	»	5 000	—		
Varie — Deperimento e svalutazione, riserve fluttuazioni valori e rimborsi diversi	»	21 183	15		
				494 620	27
Quota che si passa a Patrimonio sociale	L.			54 161	69
			L.	548 781	96

IL VICE DIRETTORE GENERALE
L. V. BERTARELLI.

I CONSIGLIERI SEGRETARI
I. VIGLIARDI-PARAVIA.
ALFREDO ZAFFARONI.

Altrettanto bene, e non parrebbe vero, ci troviamo al passivo, dove, non debiti, indici di debolezza, ma attività già realizzate e spettanti come competenza all'esercizio 1909 o seguenti; non forti somministrazioni a pagarsi, ma residui di fondi su molti capitoli, disponibili per il futuro esercizio, veri tratti d'unione del regolare succedersi d'ogni amministrazione, a riprova degli ottimi criteri seguiti dalla Direzione e dal Consiglio.

Tolte queste appostazioni e quella importante dei depositi per trittici doganali, che si compensa esattamente all'attivo, scompaiono, in un bilancio di circa un milione, ed in un patrimonio effettivo di oltre mezzo, la vera rappresentanza passiva data dai debiti verso fornitori di meno di 10 mila lire.

A chiudere la serie delle cifre passive, accenneremo il piccolo impegno dei Cartelli Indicatori, la riserva per la fluttuazione dei valori pubblici di oltre L. 23 000, con ben intesa prudenza raddoppiata dallo scorso anno e che, permettendolo le condizioni dei futuri esercizi, sarà bene ancora aumentare, il patrimonio costituito dai Soci vitalizi in ulteriore aumento, e dai residui capitalizzati al 1907 e la quota di L. 54 161,69 passata al patrimonio quale eccedenza riconosciuta nel 1908 delle rendite sulle spese.

Il patrimonio ingente non deve però far dimenticare ai Soci che lo stesso rappresenta una riserva ancora piccola in proporzione al loro numero, corrispondendo a poco più di un anno di anticipo della quota sociale, riserva ben si vede non ancora in armonia all'entità degli impegni che il Consiglio deve assumere ed alla quale auguriamo il continuo e progressivo incremento.

Le verifiche di cassa, dei titoli di proprietà sociale e degli inventari, l'esame dei libri di Amministrazione e di Magazzeno, l'assistenza attiva alle sedute di Consiglio, gli accordi colla Direzione e col Tesoriere per l'impiego dei fondi resi disponibili, i controlli di tutte le spese e dei relativi mandati, sono stati mezzo al nostro Collegio per assicurarsi del rispetto alle norme statutarie e dello svolgersi regolare di tutta l'azione sociale; l'ottima direttiva ha concorso a dare all'Istituzione la coesione e la compattezza delle migliori, senza che il moltiplicarsi delle sue funzioni ed il rapido sviluppo abbiano recato pregiudizio alla snellezza della sua azione.

L'eloquenza caratteristicamente laconica e monotona dei revisori di bilancio, non impedirà ai Soci di rendersi conto esatto dei passi giganteschi che nella propria amministrazione e nell'organizzazione va facendo il Touring, non impedirà loro di valutare l'azione, la vita, l'istruzione portata da lui colla grandiosa diffusione delle svariatissime pubblicazioni, ricorderà loro sopratutto che la compiacenza di far parte di questa fortissima Istituzione è dovuta agli amministratori che hanno saputo darsi, al personale che su quelli va modellandosi.

E' necessario dopo questo, pregarvi di approvare il bilancio?

Se fosse possibile vorremmo che i 70 000 Soci lo votassero per acclamazione.

firmati:

RAG. C. MAGNOCAVALLO.
RAG. A. SOFFREDI.
RAG. G. TURRINI.

Milano, 8 febbraio 1909.

Proposte di modificazioni allo Statuto.

Onorevoli consoci,

L'avviso di convocazione dell'Assemblea 1909 reca all'ordine del giorno delle proposte di modificazioni ed aggiunte allo Statuto.

Esse vertono su due punti determinati: I. l'istituzione di una delegazione del Touring in Roma; II. il modo di investimento del capitale sociale.

Di entrambe le modificazioni crede il Consiglio opportuno di illustrare in brevi note la portata e la convenienza:

I. — Sulla Delegazione in Roma.

Il vostro Consiglio ha considerato che i contatti sempre più frequenti del Touring colle autorità centrali e il sorgere continuo di questioni che hanno una portata di indole assolutamente generale per il Paese e che sono trattate in Roma, rendevano più che opportuna la costituzione di una Delegazione dello stesso Consiglio nella capitale.

Tale Delegazione dovrebbe appunto aiutare lo svolgimento dell'attività del nostro Istituto nella capitale procurando ad esso la collaborazione di tutte le sane energie che simpatizzano per noi e che possono consacrarsi ai nostri scopi e alle nostre idealità.

Come è facile vedere, pertanto, la Delegazione in Roma viene ad assumere uno scopo e un carattere affatto speciali — che sono unicamente e direttamente in relazione col fatto che nella capitale si riflettono molte volte questioni che interessano gravemente il Touring e la risoluzione dei suoi grandi problemi.

Certo la Delegazione doveva essere nominata dal Consiglio, e ciò non soltanto perchè essa deve essere quasi come una *longa manus* del Consiglio medesimo per Roma, ma perchè evidentemente il Consiglio è il miglior giudice della scelta degli elementi che possono essere adatti agli scopi dell'Istituto e che possono dare maggior garanzia di sollecita e cordiale risposta alle richieste e alle esigenze dei nostri bisogni.

Senonchè il vostro Consiglio ha considerato quanto avviene solitamente nei corpi numerosi, e cioè ha tenuto presente che era opportuno, anzi necessario dare alla Delegazione una presidenza che ne dovesse tenere la direzione.

Non solo: ma perchè il contatto della Delegazione col Consiglio fosse continuo e perchè la Delegazione medesima potesse esplicare un'attività in assoluta armonia collo stesso Consiglio vostro, si è pensato di far partecipare al Consiglio del Touring la Presidenza della detta Delegazione e cioè il suo Presidente e il suo Vice-Presidente. Costoro quindi finchè rivestono tale qualità sarebbero di diritto membri del Consiglio.

Ed è naturale che per le eventuali necessità di cose che si dovevano prevedere, trattandosi di attività da esplicare in Roma, per quanto in via assolutamente eccezionale, il vostro Consiglio dovesse proporvi di derogare, per il Presidente e il Vice-Presidente della Delegazione anzidetta, alla regola generale della residenza in Milano dei membri del Consiglio sancita dallo Statuto appunto per dare al Consiglio la possibilità di deliberare e operare col concorso di tutti i suoi membri. Di conseguenza il detto Presidente e Vice-presidente potranno per deroga particolare anche risiedere fuori di Milano.

Così pure per un doveroso riguardo all'Assemblea dei soci e per un principio generale applicato altre volte anche dalle nostre leggi, si è disposto che la nomina del Presidente e del Vice-Presidente della Delegazione sia fatta dal Consiglio in unione ai Sindaci, che appunto rappresentano l'assemblea.

La durata in carica della Delegazione per due anni solari si è poi ritenuta sufficiente per dar modo alla stessa di esplicare la sua funzione, sempre restando naturalmente inteso che ove il Consiglio ritenesse cessata l'opportunità di tale istituzione, la scadenza potrebbe avvenire anche prima dei due anni indicati nell'articolo proposto.

Per incidente si nota che in conseguenza della istituzione della Delegazione per Roma, delle modalità per la nomina della Presidenza e della qualifica speciale a questa conferita, si sono di conformità modificati gli articoli 17 e 21 dello statuto, aggiungendosi al primo che il Consiglio è di non meno di diciotto e di non più di ventiquattro membri *salva*

l'aggiunta di quelli che fossero nominati a sensi dell'articolo 46 e dichiarandosi nel secondo che in caso di vacanza di una carica durante l'annata il Consiglio provvede interinalmente *in unione ai sindaci*.

II. — Per la sede del Touring.

Il Consiglio si è preoccupato della necessità in cui si potrebbe trovare un giorno di fornire alla associazione una sede propria, la quale, mentre corrisponderebbe al desiderio espresso da buon numero dei soci, e renderebbe possibile un utile impiego del patrimonio sociale, conferirebbe assai anche all'autonomia ed alla dignità del Touring.

Senonchè per giungere, quando occorra, all'attuazione del progetto era necessario di studiare la forma che la rendesse possibile.

E le forme potevano essere due: o un'acquisto diretto o un'acquisto indiretto e in altro dei modi già praticamente attuati da altri enti. Ma l'acquisto diretto dello stabile occorrente alla nostra sede è attualmente reso quasi inattuabile per il fatto che il Touring non è ente morale. Si è da noi studiato se convenisse senz'altro addivenire alla erezione del Touring in ente morale allo scopo di eseguire l'acquisto; ma le ragioni che sconsigliano tale erezione e che sono state esposte in apposita relazione riferita anche nella *Rivista* del 1908 (num. VI, Giugno, pagina III), fino ad ora non sono state scosse dalla sia pure grave e nuova eventualità che si può affacciare.

Non vogliamo dire che in proposito sia stata detta l'ultima parola e che da parte nostra siano esauriti gli studi.

Certo di fronte alla difficoltà di un acquisto diretto, si deve poter pensare anche alla possibilità di un'acquisto indiretto e cioè fatto mediante partecipazione del Touring a un ente o colla costituzione da parte del Touring di un ente, anche di natura commerciale, avente per iscopo l'acquisto di un immobile per la sede dell'Associazione.

Forme indirette di questo genere sono state seguite od attuate — come si è detto — anche da altre Associazioni: come per esempio, da ultimo, dall'Automobile Club di Milano.

Per tutto ciò vi presentiamo l'articolo 44 dello Statuto modificato coll'aggiunta nuova, la quale lasciando libero il Consiglio di attenersi al mezzo che esso riterrà più opportuno, contenga invece fin d'ora tassativamente indicata la facoltà di erogare parte del patrimonio sociale anche nell'acquisto di uno stabile quando se ne presentasse la convenienza: il che non implica che col voto odierno il Consiglio prenda impegno tassativo dell'acquisto quando si presentassero forme altrettanto o più convenienti per assicurare all'Associazione il godimento di una sede opportuna. Con questi concetti e con questa equa larghezza di poteri nel Consiglio confidiamo che la proposta verrà senz'altro approvata, rendendosi così possibile, ove occorra, il raggiungimento di uno scopo — come quello di avere una sede propria per il Touring — scopo che un tempo poteva parere un sogno e che oggi può diventare per noi una gradita eventualità.

* * *

Sulle proposte modificazioni ed aggiunte agli articoli 17, 21, 44, 46 dello Statuto, i soci verranno chiamati a pronunciarsi specificatamente in senso favorevole o sfavorevole con *si* o *no* mediante la scheda di votazione che andrà unita alla *Rivista* del mese di aprile.

Il Consiglio Direttivo.

Testo vigente:

Art. 17. — Il Touring ha la sua Direzione generale e la sua Amministrazione centrale in Milano. A dirigere ed amministrare il Touring è preposto un Consiglio di non meno di diciotto e non più di ventiquattro membri eletti dall'Assemblea generale fra i soci capaci di obbligarsi e che risiedono in Milano.

Art. 21. — I membri del Consiglio sono rieleggibili. In caso di vacanza di una carica durante l'annata il Consiglio provvederà, sino alle prossime elezioni, interinalmente con altro dei soci del Touring, scelto d'accordo coi sindaci.

Art. 44. — Il capitale dell'Associazione verrà investito in titoli garantiti dallo Stato, i quali saranno depositati presso l'Istituto di credito prefissato, e questi non potranno essere ritirati che colla firma del Direttore generale o del Tesoriere o loro rispettivi delegati.

Testo proposto:

Art. 17. — Il Touring ha la sua Direzione generale e la sua Amministrazione centrale in Milano. A dirigere ed amministrare il Touring è preposto un Consiglio di non meno di diciotto e non più di ventiquattro membri eletti dall'Assemblea generale fra i soci capaci di obbligarsi e che risiedono in Milano, salva l'aggiunta di quelli che fossero nominati a sensi dell'articolo 46.

Art. 21. — I membri del Consiglio sono rieleggibili. In caso di vacanza di una carica durante l'annata, il Consiglio provvederà, sino alle prossime elezioni, interinalmente con altro dei soci del Touring, in unione coi sindaci.

Art. 44. — Il capitale dell'Associazione verrà investito in titoli garantiti dallo Stato, i quali saranno depositati presso l'Istituto di credito prefissato, e questi non potranno essere ritirati che colla firma del Direttore generale o del Tesoriere o loro rispettivi delegati.

Il Consiglio però potrà anche investire parte del patrimonio sociale nell'acquisto di un immobile per la sede dell'Associazione, attuando tale acquisto colle modalità e coi mezzi che lo stesso Consiglio riterrà opportuni.

Delegazione in Roma:

Art. 46. — (*Nuovo*).

Per lo svolgimento dell'attività del Touring presso le Autorità centrali, è in facoltà del Consiglio di nominare una sua Delegazione in Roma.

Il Consiglio, in unione ai sindaci, nomina pure il Presidente ed il Vice-Presidente della Delegazione, ed essi, finchè rivestono tale qualità, sono di diritto membri del Consiglio, anche se non residenti in Milano.

La Delegazione dura in carica due anni solari.

NB. — Per l'aggiunta del nuovo artitolo 46, gli articoli attuali sotto il numero 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52 pur rimanendo immutati nel testo cambiano il numero rispettivamente in 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53.

La Direzione e il Consiglio del Touring nelle loro ultime sedute hanno preso, fra l'altro, le seguenti deliberazioni:

ESPOSIZIONE DI ROMA 1911. — Si aderisce alla richiesta del Comitato esecutivo per le feste commemorative del 1911 in Roma nel senso di esporre al Salon dell'Automobilismo di Torino nello *stand* del Touring il materiale di propaganda di detta Esposizione.

ISTITUTO NAZIONALE PER L'EDUCAZIONE FISICA. — Si manda a comunicare in via ufficiale la nomina del Direttore generale, e per delega di esso, del Vice-direttore generale a far parte della Commissione permanente delle Segnalazioni Stradali presso l'Istituto Nazionale per l'Incremento dell'Educazione Fisica. Si delibera inoltre di riconfermare nel mandato di rappresentante del Touring presso il Comitato centrale dell' Istituto il delegato provinciale per Roma, on. Pietro Lanza di Scalea.

COMMISSIONE STRADE - NOMINA DELL'ING. CATTANEO. — La Direzione accoglie il voto della Commissione Strade e manda ad invitare l'ing. Cattaneo, dell'Ufficio Tecnico di Milano, perchè accetti la nomina a membro della Commissione stessa.

CARTELLI INDICATORI - ACCORDI INTERNAZIONALI. — Si prende atto del verbale della riunione tenuta in Parigi tra i rappresentanti dei Touring Clubs e degli A. C. riconosciuti, per la discussione dei voti approvati dal Congresso della Strada, sulle segnalazioni stradali.

Si prende atto della facoltà lasciata alle Associazioni dei paesi nei quali l'Amministrazione ferroviaria facesse opposizione all'uso di cartelli discoidali, di conservare il tipo di cartelli rettangolari sin qui usato.

PER I SOCI COLPITI DAL TERREMOTO. — Mentre si prendono provvedimenti per rispondere ad alcune richieste individuali di soci disastrati, si delibera la massima di condonare a tutti i soci domiciliati nei paesi colpiti, secondo l'elenco ufficiale, dal terremoto, la quota 1909, pur continuando a considerarli soci ed inviando loro, a richiesta, le pubblicazioni.

ACCORDI COLLA PROVINCIA DI BERGAMO PER LA MANUTENZIONE DEI CARTELLI INDICATORI. — Si accetta lo schema di convenzione proposto dalla Deputazione provinciale di Bergamo per la manutenzione dei cartelli indicatori in quella provincia e si plaude al Consolato di Bergamo che ne fu il promotore.

COMPOSIZIONE DEL COMITATO CENTRALE V. C. A. — Vista la comunicazione del sorteggio di metà dei componenti la rappresentanza del Touring nel Comitato Centrale V. C. A. e precisamente dei sigg.: gen. comm. Ernesto Chiarla, cav. dott. Gildo Guastalla, cap. dott. Emilio Guglielmotti, ing. col. Andrea Maggiorotti, si delibera di riconfermare in carica i quattro commissari uscenti.

LIBRETTO-TRITTICO INTERNAZIONALE. — Il dott. Guastalla riferisce di aver presentato il ricorso predisposto dagli Uffici del Touring per sollecitare il Ministero degli Esteri ad approfittare dell'occasione prossima di una conferenza internazionale dei Governi, per regolamentare l'unificazione della circolazione automobilistica dei varî Stati presentando il progetto già approvato dal Ministero delle Finanze dell'istituzione di un libretto unico di circolazione per automobili, nei rispetti delle Dogane, in sostituzione dei trittici. A proposito di che il dott. Guastalla in seguito all'invito fattogli dalla Direzione ha dato comunicazione di questo atto del Touring al march. Ferrero di Ventimiglia, presidente dell' Automobile Club d' Italia, che ha dato la propria adesione all'iniziativa.

Si delibera altresì di presentare presto un memoriale dei desiderata degli automobilisti nei riguardi della circolazione interna, perchè sia presentato alla conferenza internazionale.

MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE ALLO STATUTO SOCIALE. Dopo breve discussione il Consiglio delibera di portare alla prossima assemblea dei Soci gli articoli 17, 21, 44 e 46 nel testo definitivo che risulta dalla relazione speciale ai soci inserita nella pagina IV e V del presente numero.

Sottocomitato Nazionale V. C A.

Il Sottocomitato Nazionale di Milano si è riunito in seduta il 27 gennaio, alla sede del Touring: erano presenti: il presidente sen. Bettoni ed i signori Barberis, Cosenzia, avv. Garelli, sen. Vigoni, ing. Zanetti, segretario il cav. Mercanti. — Scusati: il gen. Chiarla, cav. Cozzi, cav. Dalai, cav. Sandoni, cav. Zaffaroni.

Approvato il verbale della seduta precedente, si passò alla discussione del bilancio consuntivo 1908 e del preventivo 1909. Di bilancio consuntivo veramente non era da trattare, in quanto il Touring ha assunto le spese di funzionamento del Sottocomitato Nazionale, non solo, ma ha assunto anche la spesa residua dell'organizzazione della manovra V. C. A. di Piacenza.

Così per il bilancio preventivo 1909 il Sottocomitato prese atto dell'affidamento del Touring di provvedere a quello che riguarda le spese di ufficio e di funzionamento del Sottocomitato, astrazion fatta dalle altre spese sia di organizzazione di manifestazioni, sia di aiuto ai Comitati Provinciali. A proposito di tali spese il presidente osserva che nel momento attuale di raccoglimento di forze e di energie economiche e finanziarie, il Sottocomitato Nazionale, per qualche momento almeno, debba avere per oggetto di fare propaganda alla costituzione dei Comitati Provinciali ed alla organizzazione di manifestazioni dei Volontari, sempre però inteso che questi Comitati Provinciali o queste iniziative debbano contenersi per la loro organizzazione nei limiti delle risorse economiche locali.

In merito alla determinazione dell'organo per le notizie ufficiali del Sottocomitato, si determinò la *Rivista Mensile* del Touring Club Italiano, la quale quindi pubblicherà gli estratti di verbali e le altre disposizioni del Sottocomitato.

Per la determinazione delle norme da emanarsi dal Sottocomitato Nazionale, di cui agli articoli 22, 29, 36, 37, 44, 65, 66 e 67 del Regolamento, si nomina una Sottocommissione composta dal generale Chiarla, dal segretario Mercanti e dai signori Dalai e Barberis.

Riconoscimento di nuovi Comitati Provinciali — Visti gli atti, il Sottocomitato approvò il riconoscimento dei Comitati Provinciali di:

Brescia — Con presidente il col. cav. Angelo Scotti, e vice presidente l'avv. Mario Tarenzi;

Venezia — Con presidente l'on. Fradeletto, ma colla riserva che il Comitato provveda ad includersi una rappresentanza adeguata del Consolato del Touring, del Tiro a Segno e dell'Audax ;

Bologna — Secondo la domanda fatta con lettera 8 luglio 1908, a firma del prof. Olindo Guerrini, e l'avviso favorevole al riconoscimento dato dal sindaco di Bologna con lettera datata 20 dicembre N. 20 489.

Richiesta del Comitato Provinciale di Milano per l'adozione di una uniforme. Si approva per il Comitato Provinciale di Milano ed a termini dell'articolo 62, l'uniforme che viene presentata con figurini e campione di stoffa.

Il Sottocomitato Nazionale delibera quindi di fare opera di propaganda perchè tale divisa venga assunta dai Reparti dipendenti dal Sottocomitato Nazionale e possibilmente anche dai Reparti dipendenti dall'altro Sottocomitato.

Comunicazioni. — Il presidente comunica che ad alcune richieste pervenute alla presidenza per l'andata in Calabria di giovani appartenenti ai Reparti, dovette rispondere, in seguito ad istruzioni avute dal Governo, che questi per ora non consentiva tali prestazioni del Corpo Volontari. Poichè però il Riparto di Milano cooperò volonterosamente al Comitato Municipale di Milano sui luoghi del disastro, manda un vivo elogio al Reparto stesso.

Soci benemeriti.

Buizza Albino, Vertova — Carreras G. B., Nebida — Castelli Mario, Castelnuovo Garfagnana — Catello Amedeo, Sestri Ponente — Di Napoli Federico, Palermo — Giardina Stefano, Palermo — Madella Domenico, Mantova — Mazza cap. LorenzoRoberto, Venaria Reale — Motta Enrico, Milano —Pasqualigo rag. G. B., Milano — Ponti rag. Leone, Magenta — Romanoni Mario, Milano — Strazza Flaminio, Cividate al Piano, — Tassi Nello, Arcidosso — Vaghi Antonio, Milano.

TOTALE N. 1493.

Soci quinquennali.

Albaroni Andrea, Novi Ligure — Alberti Silvio, Verona — Alessandri Camillo, Roma — Allaria dott. G. B., Torino — Almici avv. Agostino, Coccaglio — Amaldi dott. Paolo, Firenze – Amigoni Guglielmo, Olginate — Arnaboldi Luigi, Milano — Astengo avv. Guido C., Roma — Astorri Alberto, Gossolengo — Aureggi avv. Riccardo, Milano — Bacchella Giulio Cesare, Robbio Lomellina — Bagarelli Giuseppe, Milano — Bagnara dott. Giuseppe, Tarcento — Baini Iginio, Lodi — Baj Alfredo, Milano — Baj Guido, Milano — Barbano G. B., Caltanisetta — Bardeaux avv. Cornelio, Novara — Bareggio Piero, Adria — Baresani cav. Carlo, Brescia — Battaglia prof. cav. Sebastiano, Castiglione Stiviere — Battisti Giusep, Venezia — Bathiti G., Atene — Basoli avv. Luigi, Brescia — Bazzoli Ernesto, Valeggio sul Mincio — Becher Ferdinando, Venezia — Bellinzona dott. Eugenio, Milano — Belloni conte Vincenzo, Brescia — Bellotti Luigi, Milano — Beretta Ernesto, Milano — Bernareggi Guido, Milano — Bertalli Alberto, Firenze — Beretti Piero, Verres — Bertoldo cav. G. B., Forno Rivara — Bertotti geom. Annibale, Borgomanero— Bettini Fulvio, Landa di Badia Polesine — Bevagna Domenico, Vigevano — Bianchedi Enrico, Parma — Bianchini avv. Giocondo, Asolo — Biffi Giacomo, Saronno — Bignami mons. Luigi, Siracusa — Birolo Giacomo, Torino — Boffa Luigi, Alba — Bompadre Guglielmo, Milano — Bondi Vincenzo, Forlì — Bordogna Guido, Milano — Borelli conte Guido, Torino — Borleri Andrea, Levate — Borzini ten. col. A., Mondovì P. — Boscolo Lisetto Fiorello, Chioggia — Boscolo Lisetto Vittorio, Chioggia — Bosio dott. cav. Emilio, CasaleMonferrato — Bottì geom. Antonio, Modena — Bottino Marco, S. Remo — Bottone Alberto, Roma — Boverio rag. Luigi, Casale Monferrato — Bramati Giuseppe, Vertova — Brasseur Guido, Milano — Brugnatelli prof. Luigi, Pavia — Bruno avv. cav. Alberto, Napoli — Buccellati Federico, Milano — Buffini ing. Guido, Milano — Bulloni ing. Angelo, Lodi — Buzzetti Luigi, Saronno — Cabrini Ferruccio, Cerea — Cadenaccio Amedeo, Sestri P. — Calamai Egisto, Pistoia — Calconi Colombo Carlo, Cantù — Caliari G. B., Albaredo Adige — Camnasio Ettore, Milano — Cantoni Italo, Parma — Carbone geom. Secondo, Priocca — Carboni A. Carlo, Ancona — Castellani Dante, Bodensdorf — Castiglioni Felice, Milano — Catena Policarpo, Malnate — Cattaneo Renzo, Busto Arsizio — Cerimedo cav. Anselmo, Milano — Cesana Carlo, Monza — Ceserani Tobia, Caravaggio — Chiarla geom. comm. Ernesto, Pisa — Chilesotti ing. Basilio, Thiene — Ciappei cav. Luigi, Livorno — Citterio geom. Oreste, Milano — Coen Umberto, Brescia — Colalto conte Rambaldo, Conegliano — Colbacchini Giov. Bassano Veneto — Colleoni conte comm. Guardino, Vicenza — Colombo Giuseppe, Este — Colombo Guido, Livorno T. — Colonigo avv. Marcello, Torino — Conti Giuseppe, Firenze — CORINALDI SEGRE CORINNA, Milano — Corsini ing. Ernesto, Firenze — Corticelli gen. Carlo, Palermo — Cottarelli avv. prof. Francesco, Cremona — Criscione Salvatore, Vittoria — Croce Edoardo, Genova.

(*Segue nel prossimo numero*).

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Gennaio 1909

SOCI VITALIZI. (*)

ANCONA, Denti di Pirajno march. ten. Salvatore; Ghirlanda dott. Giacinto; Vivalda Luigi — **AQUILA**, Marangi cav. Cesare — **AREZZO**, Di Castelnuovo magg. Teodoro — **ASIGLIANO**, Pozzi Annibale — **ASMARA**, Onesti ten. Onesto — **BARI**, Camera di Commercio ed Arti — **BERGAMO**, Gregis Egidio — **BESOZZO**, Rebuschini dott. Emilio — **BOGLIASCO**, Bombrini Carlo Alberto — **BOLOGNA**, Fuortes Giulio; Lascialfare Giuseppe; Rossi Giorgio; Zanutta Luigi; Zanutta Mario — **BORGO SAN DONNINO**, Chiapponi Giuseppe — **BRESCIA**, Serlini Pietro — **BUENOS AYRES**, Borrini Giuseppe Antonio — **BUSTO GAROLFO**, Castoldi Achille — **CALANGIANUS**, Corda Cesare — **CALCUTTA**, Boscolo Francesco Achille — **CARAVAGGIO**, Rocchi G. B. — **CASALMONFERRATO**, Ghigo avv. Carlo — **CASSANO D'ADDA**, De Vecchi Ernani — **CHIAVARI**, Bruno avv. Carlo — **CHIERI**, Stella Enrico — **COLUMBUS**, Howald Ferdinand — **COMERIO**, Rimoldi Mario — **COSSATO**, Guardia Luigi — **CREMONA**, Albertoni di Val di Scalve Ceriana contessa Giana; Botti Ermenegildo; Migliavacca Attilio — **CURICO'**, Giachetti Domenico — **FELIZZANO**, Doria Lamba march. Marco — **FERRARA**, Turchi ing. cav. Carlo — **FIRENZE**, Batini Guido; Ceci cav. uff. Pietro; Dainelli Giotto; D'Ancona dott. Giuseppe; De Giovanni avv. Vittorio; Della Torre cav. dott. Enrico; Di Frassineto Massimo; Hagemeyer M. John. Gerhard; Rosselli ing. Emanuele — **FIUME**, Giurandich Antonio — **FORLI'**, Ruggeri prof. Carlo — **GENOVA**, Appelius ing. Carlo; Tajani ing. Filippo; Vernazza Vittorio — **GROSSOTTO**, Fiandri dott. Ottavio — **IVREA**, Dolando Giuseppe; Fornelli Amleto — **LEGNANO**, Baccalini Enrico — **LEOPOLI**, Zuliani Luigi — **LIVORNO**, Ferrari Pietro — **MASSA SUPERIORE**, Esmenard avv. Federico — **MELZO**, Salvatico Gaetano — **MILANO**, Agnati Giovanni; Barni Giulio Attilio; Bartolini Primo; Bonvicini Mario; Borromeo don Carlo; Brioschi arch. Diego; Campanini Alfredo; Castiglioni Alberto; Cislaghi ing. Ettore; Foj Alessandro; Fornoni Edoardo; Fumagalli Carlo; Galimberti Guido; Garbin Edoardo; Gavazzi dott. Gino; Grondona cav. Alfonso; Guzzetti Paolo; Illi Ettore; Lotteri dott. Attilio; Lucchini Paolo; Manara dott. Giovanni; Mangoni Romeo; Marchetti Pier Luigi; Mazzi Marco; Meli Lupi di Soragna march. Camillo; Mosca Luigi; Necchi ing. Emilio; Osnago Luigi; Peretti Giuseppe; Pirola ing. Enrico; Puricelli rag. Felice; Ronchetti geom. Baldassare; Sola conte Ferdinando Maria; Stefanini Giuseppe; Vandone Onorato; Visconti Antonio; Zaffaroni cav. Alfredo — **MOGADISCIO**, Galvagno ten. Giacomo; Radlinsky ten. Giacomo — **MONTAGNANA**, Pomello Fausto; Pomello dott. Gino — **MONTEPULCIANO**, Svetoni Luigi — **MONTEVIDEO**, Coelli Emilio; Costa Vincenzo — **MONTICELLI D'ONGINA**, Pettorelli Pier Luigi — **MONZA**, Somarelli dott. Pino — **NAPOLI**, Bianchetti ing. Giovanni; Federici bar. cav. Giuseppe; Montalto Ruggero duca di Tocco; Monterin Eugenio; Reynaud ing. Enrico; Von Lobstein avv. Guido — **NIZZA**, Di Saluzzo conte Lodovico — **NOVARA**, Caberti dott. Luigi — **NOVI LIGURE**, Boccardo cav. avv. Giuseppe — **OSNAGO**, Galimberti ing. Nino — **PALERMO**, Machi Salvatore; Scaglione Ruffo Gerolamo — **PARIS**, Ricciardi Giuseppe — **PARMA**, Prussia geom. Pietro — **PAVIA**, Farina Siro — **PAYSANDU**, De Monti Mario — **PEDASO**, Marconi Ferruccio — **PERUGIA**, Fossa Mancini conte dott. Enrico — **PETTINENGO**, Gurgo Salice Francesco — **PIREO**, Fidora F. N. — **PONTICELLI D'IMOLA**, Bizzi Carlo Edmondo — **PORTO ROSE**, Frediani Guglielmo — **PRA'**, Laura Antonio —

(*) *Art 5 dello Statuto:* I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE e all'Estero.

PUCHKINO, Walter Federico — **RAPALLO**, Sampietro Giuseppe — **REGGIO EMILIA**, Campari cav. rag. Luigi; De Lucio prof. Emilio; Ricchetti Cesare — **RIVALTA SCRIVIA**, Perazzi Mario — **ROMA**, Maccaferri ing. Roberto; Ministero delle Finanze; Moleschott Carlo; Riem ing. Roberto; Schupfer avv. Carlo — **ROVERETO**, Pinalli avv. Alberto — **SALSOMAGGIORE**, Re Francesco — **SALUZZO**, De Marchi Tomaso — **S. FRANCISCO**, Tillmann Frederick — **SANREMO**, Anselmetti Mario; Semiglia Filippo — **S. AMBROGIO DI COPPARO**, Pasquali Manrico — **SEMIANA**, Inglese Alessandro — **SERRAVEZZA**, Denoth Giovanni — **SIENA**, Forteguerri Tommaso — **SONDRIO**, Carbonera prof. Giacinto — **SORESINA**, Mascheroni Luigi — **SPELLO**, Dini Giulio — **SPEZIA**, Sircana cav. nob. Silvio — **STURLA**, Rosasco Harold W. — **TORINO**, Alberti della Briga nob. Guido; Arborio di Gattinara march. Dionigi; Banchetti Angelo; De Valle ing. Giovanni; Durio Agostino; Gallo Giuseppe; Galvagno ing. Luigi; Giriodi di Monastero conte Guglielmo; Lowy Giulio; Poggio avv. Guido; Querzani Giuseppe Dario; Riccio Oreste; S. Martino di Strambino nob. Enrico; Segre dott. Marco; Soldati Oscar — **TRIESTE**, Gallo dott. Gian Luigi; Wieselberger Roberto — **UDINE**, Asquini conte Fabio — **VENEZIA**, Miari conte Lodovico; Pascolato avv. Mario; Tiranty Carmen — **VERCELLI**, Coopmans dott. Luigi — **VERONA**, Bernini conte G. B. — **VICENZA**, Cristofari dott. Menotti; Curti Domenico; Vaccari Andrea; Vaccari Luigi.

SOCI ANNUALI. (**)

ALESSANDRIA. — Balada Giuseppe.
Acqui. — Poggio Angelo.
Asti. — Baretta Antonio, Bosso Secondo, Chiappero Giovanni, Gastaldi rag. Luigi, Nosengo rag. Mario, Seminino Anacleto.
Balzola. — Municipio.
Calamandrana. — Lacqua P.
Canelli. — Carpani Ezio.
Carpeneto. — Gualco geom. Domenico, Paravidino Luigi.
Casale Monferrato. — Devecchi Giovanni.
Cassine. — Casolati Fausto.
Castelnuovo Scrivia. — Guagnini Matteo.
Montaldo Bormida. — Pronzato Carlo.
Ovada. — Pestarino Giuseppe.
Rivalta Bormida. — Chiabrera Guglielmo, Olivieri Bernardo.
Sale. — Fadini Giacomo.
S. Stefano Parodi. — Ronchetto sac. Martino.
Serralunga di Crea. — Rava O.
Tortona. — Biblioteca Civica. Ved. Dellaca e figli, Vercesi Carlo.
Valenza Po. Balbi geom. Ettore.
Valfenera. — Molino Giuseppe, Visconti Antonio.
ANCONA. — Gallucci ing. Attilio.
Arcevia. — Filippini Agostino.
Jesi. — Barboni Umberto, Capogrossi Colognesi avv. L., Flor, Filiberto, Gianandrea Vittorio, Sabatucci dott. A., Vitali Raffaele.
Loreto. — Salerni Emanuele.
Monsanvito. — Capanna Galeno.
Morro d'Alba. — Pazzelli L.
Osimo. — Giorgetti ing. Valentino.
AQUILA. — Allegri dott. Cesare, Marinangeli Giuseppe, Mevi Federico, Pietrapaoli dott. P.
Magliano Dei Marsi. — Micangeli Nicola.
S. Lucia. — Dell'Arciprete dott. Roberto.
AREZZO. — Alessandri Enrico, Alessandri Gino, Barbarisi cap. G. Benci Pietro, Boretti Giulio, Cercignani avv. Dario, Coradini geom. Giuseppe Augusto, Govoni Ruggero, Pelleri Cesare.
Barullo. — Giovacchini Umberto.
Cortona. — Meucci Luigi.
Fojano Chiana. — Scarpuzza dott. Antonino.
Monte Varchi. — Berlingozzi O., Lombardi Lombardo Leone.
Sansepolcro. — Boncompagni A., Comanducci geom. Arunte, Del Rosso Francesco, Frezza prof. Nicola, Lorenzini G.
Sestino. — Sarti dott. Virgilio.
Subbiano. — Palazzeschi dott. Giuseppe.
ASCOLI PICENO. — Del Duca Giugni march. Silvio, Marini Marino, Priori dott. P. U.
Colli del Tronto. — Verna G.
Cupramarittima. — Marcantoni Onorato.
Fermo. — Rossi Luigi.
S. Benedetto Tronto. — Massaccesi prof. Emilio.
AVELLINO. — *Andretta.* — Piccolella avv. Giuseppe Ottavio.
Ferrari di Serino. — Crisei don Orazio.
Montefusco. — Barattelli P.
Serino. — Marranzini Giuseppe, Vitale avv. Francesco.
BARI. — Damiani avv. Francesco, Giotta avv. Enrico, Guadalupi ing. Teodoro, Oggioni Eber, Pirazzi Maffiola Ant.
Bisceglie. — Gabrielli Ant.
Bitonto. — Damascelli avv. G.
Spinazzola. — Michele Giorgio.
Terlizzi. — Lojodice Michele.
BELLUNO. — *Arsiè.* — Faoro Antonio.
Feltre. — Cervo Primo.
Longarone. — Steffan A. Gino.
Lozzo di Cadore. — Fabbiani Salvatore.
S. Stefano di Cadore. — Serafini D.
BENEVENTO. — Troiano Giuseppe.
S. Salvatore Telesino. — Pacelli E., Petrucci Valentino.
S. Agata dei Goti. — Mongillo M.
Solopaca. — Baldazzi Pietro.
BERGAMO. — Bertolini Ottorino, Camozzi Vertova conte G. B., Donizetti ing. Emilio, Guerini Emilio, Jardini avv. Vittorio, Milesi Edoardo.
Azzone. — Bettoni Alessandro.
Brignano d'Adda. — CARMINATI ALBINI GIUSEPPINA.
Cologno al Serio. — Borioli don E., Drago Ercole, Rota Benvenuto.
Covo. — Moriggia Battista.
Fara d'Adda. — Fattori Raimondo.
Frerola. — Gritti Luigi.
Gazzaniga. — Bertocchi Andrea.
Grumello de' Zanchi. — Licini Giacomo.
Lovere. — Mapelli Edoardo.
Mezzoldo. — Manganoni Giovanni, Salvini Giovanni.
Parre. — Scainelli Alessandro.
Piazza Brembana. — Mostacchi Andrea.
Piazzatorre. — Arioli Pietro.
Suisio. — Oproni Egidio.
Treviglio. — Angeretti Battillo, Bianchi Arturo, Bornaghi Daniele, Marta Francesco, Prada B.
Villa d'Almè. — Pergameni ing. Gustavo.
BOLOGNA. — Aprile Pietro, Associazione Nazionale Routier Autonomo Italiano, Badini Giulio, Bianconi Gaetano, Bonora Amedeo, Bordoni Giuseppe, Boselli Emilio, Carabelli cap. Remo, Carloni Cesare, Cogo Enrico, Dall'Aglio Cesare, Fabbri Alberto, Fabre Vincenzo Silvio, Franco Matteo, Garuffi rag. Giuseppe, Giorgi sottoten. R., Lizier Giovanni, Madona Giuseppe, Marone cav. ing. Enrico, Miani Vittorio, Minelli Aldobrando, Minelli Raff., Parmigiani Giacomo, Pini Carlo, Rizzoli Enrico, Rizzoli Guglielmo, Rossi ten. Francesco, Scaglietti Lelio, Selleri Francesco, Silvestri Carlo, Tomesani Alfonso, Vandelli sottoten. Umberto, Venturi Guido.
Bagni Porretta. — Fabbri dott. Claudio.
Bentivoglio. — Sacchetti Cesare.
Budrio. — Cogolli dott. Pietro.
Castel Guelfo. — Turtura Edmondo.
Castelmaggiore. — Lugatti Gaetano.
Cazzona. — Mattioli Alberto.
Imola. — Campomori Vincenzo, Cavallari Carlo, Costa Andrea, Guadagni Cesare, Masetti dott. Erminio, Zuffi Antonio.
Mezzolara. — Viscardi dott. Gaetano.
Minerbio. — Mandrioli Ferdinando.
Molinella. — Zocchi Adalberto.
S. Giovanni Persiceto. — Pederzini Emanuele.
Vergato. — Monari ing. Emanuele.
BRESCIA. — Clerici Bagozzi Arturo, Damiani Giacomo, Lombardi Venturino, Marchetti Battista, Morandini Candido, Riva Giuseppe, Sartori Ugo, Voltolini Giacomo.
Acquafredda. — Bonfioli Cavalcabò Gino.
Borgo S. Giacomo. — Cò dott. O., Coppi Paolo, Gorio Battista, Gorio Francesco, Guizzi not. Eligio.
Breno. — Negrinotti Ant.
Cadimarco di Fiesse. — Remondi don Angelo.
Castrezzato. — Redona Angelo.
Cedegolo. Farina Camillo, Vassena Carlo.
Gardone R. — Propping F., Seyffardt Ludwig F.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Maderno. — Melzani rag. E.
Molinetto di Mazzano. — Cerutti dott. Luigi.
Nave. — Reggis dott. Arnaldo.
Palazzolo. — Loda Angelo.
Passirano. — Guarneri Franco.
Rudiano. — Municipio.
Salò. — Rossi Giuseppe.
Seniga. — Comincini Luigi.
Toscolano. — Baùmstark Enrico, Giarrizzo Giuseppe.
CAGLIARI. — Boero Emanuele, Tronci Anacleto.
Iglesias. — Ferralis Biddau A., Olla Alfonso.
Jerzu. — Demurtas Antonio.
Lanusei. — Comizio Agrario, Delrio Antonio, Lecis M.
Monserrato. — Corda Antonio.
Monteponi. — Solio Secondo.
Nebida. Denotti Edmondo, Probati Alberto.
Oristano. — Da Rin geom. G., Pusineri ing. Ernesto, Valdrini geom. Edoardo.
S. Gavino Monreale. — Garau Angelo.
Tortolì. — Deidda Virgilio.
CALTANISSETTA. — Costa Rugnone rag. Giuseppe, Fiocchi Angelo.
CAMPOBASSO. — Fruscella cav. avv. Giacomo.
Bojano. — Colalillo don Andrea.
Isernia. — Carnevale avv. L., Cimorelli Belfiore avv. R.
Ripabottoni. — Cappuccilli Adamino, Cappuccilli Corrado, Cappuccilli Gennaro, Cappuccilli Vittorio, Municipio.
S. Angelo Limosano. — Cirese Nicola.
CASERTA. — Avenati magg. Pietro, Pinto ten. Luigi, Siciliani ten. Raffaele.
Arpino. — Di Emilia Leone.
Aversa. — Municipio, Redemagni Antonio.
Gaeta. — Sardone dott. A.
S. M. Capua Vetere. — Santoro Gaetano.
Zuni di Calvi risorta. — Villani Carlo,
CATANIA. — *Nicosia.* — Lo Furno ing. Giuseppe, Pizzo Paolo, Riggio ing. N., Società M. S. fra gli Operai, Tagliarini Gaspare.
CATANZARO. — Colosimo dott. Vittorio, Rotundo Filippo.
Buonocampo. — Saladini dott. A.
Cotrone. — Foti Cesare, Lucente Luigi.
Nicastro. — Casino di Riunione de Medici Silvio.
S. Pietro Apostolo. — Tomaini avv. Beniamino.
Tiriolo. — Caiola Vittorio, Circolo di Riunione.
CHIETI. — Marotta dott. Gaetano, Rinaldelli Vincenzo.
Manoppello. — Angelucci ing. G.
Paglieta. — Pace Camillo, Raimondi dott. Michele.
COMO. — Brambilla prof. Ettore, Cassani Enrico, Frigerio E., Marelli Alessandro, Mattoni Vittorio, Muscionico A., Pontiggia Angelo, Reina ing. Carlo, Robbino Carlo, Sacco Annibale.
Appiano. — Colombini Luigi.
Azzate. — Baggioli don E., Galli Alessandro, Lavelli don Fiorenzo.
Barzanò. — Figliodoni Mario, Sironi Roberto.
Bellano. — Arrigoni Domenico.
Biumo Super. — Ambrosetti Antonio.
Buguggiate. — Galli Ernesto.
Caccivio. — Imperiali Attilio.
Cantello. — Baj Luigi.
Cantù. — Boghi Giuseppe, Frigerio Giovanni, Mariani ing. Enrico.
Cermenate. — Faverio Riccardo.
Dervio. — Paruzzi Angelo.
Dongo. — Grimoldi Angelo.
Gavirate. — Cadario Alfredo.
Incino. — Mambretti C., Tacchini Battista.
Induno Olona. — Pagani C.
Lanzo d'Intelvi. — Testoni Corrado.
Lavena. — Mina Riccardo.
Laveno. — Clivio Domenico.
Lecco. — Crova Aldo, Pagani Pietro, Roncelli Renzo.
Luino. — Belloni dott. Luciano, Gusmeroli ten. cav. Luigi, Marchetti Lorenzo, Morandi ing. arch. Vincenzo, Parziale ten. B.
Maccio. — Società Unione Sportiva « Forti e Liberi ».
Mandello Lario. — Lanfranconi Alfonso.
Maslianico. — Seghini Annibale.
Merate. — Beretta Gino.
Merone. — Rusconi Carlo.
Mozzate. — Galli Luigi.
Olginate. — Mauri Clemente.
Oltrona S. Mammete. — Magni A.
Ponte Chiasso. — Menzio Giovanni.
Porto Ceresio. — Gattoni Emilio.
Tradate. — Arcelli Felice, Golinelli Pompeo.
Urago. — Perego Giuseppe, Pozzi Augusto.
Varese. — Aimetti Alfredo, Belli

avv. Guido, Croci Luigi, Ferrari rag. Alberto, Foldi Pietro, Gianolio Francesco, Rovatti Amedeo.
Velate. — Lodi Adolfo.
COSENZA. — Caputo dott. Vincenzo, Prato Luigi.
Donnici. — Bozzo Giuseppe.
Montalto Uffugo. — Sacchetti Adolfo.
S. Agata d'Esaro. — Calcarami Amedeo.
CREMONA. — Antonioli Stefano, Barbieri Giuseppe, Cabrini ing. Luigi, Carabelli Innocente, Conconi Luigi, Marchesi Camillo, Merli dott. Giacomo, Ponzini Attilio, Puzzi Mario, Società di Lettura, Taglietti Osvaldo, Zani F.
Acquanegra Cremonese. — Ricotti Giovanni.
Calvatone. — Zanelli Vittorio.
Campagnola Cremasca. — Fiorentini Paolo.
Casalbuttano. — Sala A.
Casalmaggiore. — Donzelli Giovanni, Ganzi G.
Casalmorano. — Guarneri L.
Castelponzone. — Taramella Giuseppe.
Cignone. — Piva Ercole.
Crema. — Belletta Pasquale, Strola Giuseppe Francesco.
Drizzona. — Donini Davide.
Gradella. — Rizzi don Enrico.
Rivolta d'Adda. — Ogliari Riccardo, Strusani Pietro.
Solarolo Rainerio. — Nolli Angelo.
Soncino. — Gambara Ermete.
Soresina. — Gerosa Arnaldo.
Spino d'Adda. — Bisuori Fortunato, Vasconi Eugenio.
CUNEO. — Boncompagni di Mombello cav. Giacomo, Enrico-Bontempo geom. Giuseppe, Girardi geom. Franc., Gnech Arturo, Monge Francesco, Muggia avv. Leopoldo.
Alba. — Lucca Pietro.
Benevagienna. — Ramolfo Angelo.
Bra. — Bertarelli geom. Lorenzo, Cravero Antonio.
Busca. — Piasco Giuseppe.
Costigliole Saluzzo. — Langeri Andrea, Martinetto D., Martinotti Gaudenzio, Rinaudo Antonio.
Demonte. — Savi Giuseppe.
Garessio. — Pelissero Ernesto Giuseppe, Pelissero Lino.
Mondovì. — Amerio Giacomo, Ferrero Campana cav. L., Revelli Costanzo.
Saluzzo. — Degiorgis Giovanni, Massimino Domingo, Montorsi rag. Aldo, Rossi avv. Luciano, Ziccardi Francesco.
Sampeyre. — Rosa dott. Bernardo.
Savigliano. — Giordana Michele.
Serralunga d'Alba. — Lurgo Stefano.
Sommariva Bosco. — Scotti Stefano.
Sommariva Perno. — Colli Alessandro.
Vernante. — Bassignano A.
FERRARA. — Azzolini Gaetano, Buozzi Bruto Bruno, Federzoni Paolo, Finzi Enzo, Golfari Olinto, Guitti Giovanni, Mayr rag. Riccardo, Pazzi Antonio, Pocaterra Valentino, Talanti Francesco, Zanzi rag. Enea.
Migliarino. — Diviso Rodolfo.
Migliaro. — Ferraresi Cesare.
Sant'Agostino. — Ferriani Ezio.
FIRENZE. — Anteurieth Ewaldo, Anteurieth Fritz, Barbera cav. Luigi, Bemporad Athos, Carena Alberto, Castaldi Carlo, Ciuti Mario, Colombo Alberto, Cuturi Marco, Ganucci Cancellieri conte Lionello, Gerli Aldo, Kraft Emilio, Mariotti Arnolfo, Mazzei Jacopo, Panerai Romeo, Pinucci Vasco, Samaja rag. Dario, Stangoni Mario, Venturini Raffaello, Vigiani dott. Ugo, Vivorio cav. avv. Emanuele, Zipoli Caiani Renato, Zucconi Cesare Romano.
Casole. — Tordini sac. Guido
Certaldo. — Poli Celestino.
Empoli. — Bertelli Giovanni, Ditta Fratelli Mari, Mancini Oreste.
Pistoia. — Baldi rag. Giulio, Dini Dante, Rega ten. Cosmo, Somma ten. U.
Prato. — Incarnati Antonino.
Rifredi. — Zatini Francesco.
Rocca S. Casciano. — De Andrea Renzo.
Rufina. — Arrighetti Giuseppe, Teodori Giuseppe.
S. Marcello. — Filippini E.
S. Miniato. — Rahe Alfredo, Rahe Francesco, Rodocanacchi Giorgio.
S. Croce sull'Arno. — Lapi P.
Sesto Fiorentino. — Campostrini Mario, Niccheri Fabio.
Signa. — Taddei Luigi.
Vicofarol. — Baldi Gabino.
FOGGIA. — *Cerignola.* — Lopez Arcangelo, Palieri Giuseppe.
Lucera. — Manfredonia ing. Antonio, Petrilli dott. Nestore.
Sansevero. — Frasca Gennaro.
Torremaggiore. — Piccinini not. Enrico.
Vico Garganico. — Murra geom. Nicola.
FORLI'. — Gori Ubaldo, Lami dott. Pio, Morosini Italo, Turchi Giovanni.

Cesena. — Battistini Paolo, Turchi avv. Filippo.

Gatteo. — Gualtieri Primo.

GENOVA. — Ascoli prof. sac. Biagio, Barbarossa Armando, Barzizza Lorenzo, Boero Lorenzo, Boggio Renato, Bonsignore Arnaldo, Cantamessa Leone, Capelli Filippo Carlo, Carbone Giovanni Costantino, Casale Eugenio Stefano, CASSANELLO NELLA OLGA, Castelli avv. Vincenzo Mario, Caviglia Lazzaro, Colla Anacleto, Comotto Federico, Cortinois dott. Angelo, Croce Edoardo, Croce Emanuele, Crosio Francesco Virginio, Ferrando Cesare, Ferrando Emilio, Franco Aldo, Frumenti Achille M., Fugassa Remigio, Galletto Emanuele, Ghiglino Dario, Gritti Luigi, Maccari dott. Cesare, Montereggio Ernesto, Moraldi Gino, Oddino Aldo, Profumo Adolfo, Ronco don Francesco, Rossetti Vincenzo, Sciutto Luigi, Sivori Angelo, Tramontana cav. Giulio, Turri L. M. Antonio, Virando Alessandro.

Albissola a Mare. — Barile Costantino, Circolo «C. Colombo».

Cairo Montenotte. — Bruno Luigi, Rodino Alfredo.

Carcare. — Sartore prof. dott. Domenico.

Cogoleto. — Manassero Giovanni.

Cornigliano Ligure. — MOLINARI EMILIA.

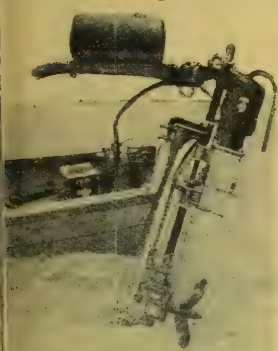
Dego. — Rognone G. B.

Lavagna. — Rebori Nicola.

Migliarina a Mare. — Ceretti Edgardo.

Ortonovo. — Storti Oriente D.

Come si improvvisa un Canotto automobile.

Gli americani, se sono ancora indietro in fatto di automobili terrestri, ci hanno sorpassato nella costruzione di pratici automobili marini.

Difatti il canotto automobile, la barca a motore economica, per usi pratici, è una specialità degli americani.

E lo prova una volta di più questo semplice e mirabile congegno che è il motore portatile *Waterman*.

Mediante tale apparecchio, formato dalla riunione in un solo corpo di motore, propulsore, timone, serbatoio, si può trasformare in pochi istanti qualsiasi imbarcazione a remi a canotto automobile.

La trasformazione si effettua, collocando l'apparecchio *Waterman* dietro alla barca, al posto del timone, senza alcuna modificazione della barca stessa. Con eguale facilità l'apparecchio si può staccare e applicare anche ad una barca presa a nolo.

L'apparecchio è prestamente descritto.

Il motore monocilindrico, a due tempi, ha due cavalli di forza, imprimendo alla barca un'andatura dai 10 ai 12 km. all'ora.

Il motore è raffreddato ad acqua mediante pompa sommersa e pesa 20 kg.

L'apparecchio consta di: motore, elica di bronzo, pompa, carburatore, serbatoio per benzina e connessioni, oliatore, ingrassatori, candela d'accensione, manovella per iniziare il moto, accumulatore, bobina d'induzione a *trèmbleur*, ed attacchi superiori ed inferiore. L'apparecchio è garantito per 6 mesi.

La semplicità di questo motore è tale che anche il più profano in materia può apprenderne il maneggio in pochi minuti; è leggero, solido, elegante e facile da trasportarsi; economico nel consumo di benzina e di alto rendimento.

Esso costituisce perciò l'ideale dei motori portatili non solo, ma porge agio allo *sport* ideale per laghi, fiumi e spiaggie, rispondendo al tempo istesso a un principio di pratica utilità, tanto più sensibile in quanto il prezzo ne è modestissimo, 500 lire, l'apparecchio completo fornito a Milano.

Ecco veramente una sorpresa americana.

I soci del T. C. I. possono avere tutti gli schiarimenti presso la Rappres. Generale Waterman, Foro Bonaparte, 53 D - Milano.

Ponzano Magra. — Vaccari Eugenio.
Pra. — Ratto Giovanni.
S. Michele di Pagana. — Barrestrello Emanuele, Comotto sac. Giuseppe.
Sampierdarena. — Figini Giuseppe, Liberti Attilio.
S. Margherita Ligure. — Larco Sebastiano.
S. Stefano di Magra. — Ruffini Giuseppe.
Savona. — Bracale avv. Matteo, Fazio Orazio B., Rabia Camillo, Scotto Assunto, Vianelli prof. avv. Ugo.
Sesta Godano. — Scopesi geom. G.
Sestri Ponente. — Rusca Giovanni.
Spezia. — BOZZI MARIA, Camuriani Cesare, Del Chicca ing. Terenzio, De Silva Gioacchino, Lerici Roberto, Pittaluga Emilio, Ratto Pietro, Remedi Rodolfo, Sapelli cav. Beniamino, Zamolo Enrico.
Sturla. — Re ten. nob. Ludovico.
Varese Ligure. LEONARDINI CELINA.
GIRGENTI. — Manni Alfredo, Miccichè geom. Leonida, Soriente Giuseppe.
Aragona. — Papia cav. L. R.
GROSSETO. — Rolero Giuseppe.
Giuncarico. — Scarafia Fr.
Massa Marittima. — Monticolo Umberto.
Orbetello. — Bernasconi Piero.
LECCE. — *Casarano.* — Bernacchi ing. Oreste.
Mesagne. — Morgese dott. F.
LIVORNO. — Auto Garage « Etruria », Barsanti cav. prof. Ezio, Berutti Cesare, Capozza ten. Alfredo, Costa Giovanni, Gamerra dott. P. L.
Ardenza. — Kaiser Mario, Tramonti Edilio.
Portoferraio. — Colivicchi Cesare.
LUCCA. — Guelfi Alfredo, Lupi C.
Borgo a Mozzano. — Carnicelli Teodoro, Lotti Giuseppe, Massei Carlo, Pasquini A.
Coreglia. — Stefanutti dott. E.
Montecatini Bagni. — Almenara P.
Pietrasanta. — Cattaneo Mario.
Ponte a Moriano. — Barsocchi Ezelino, Betti Arturo, Pini dott. Pasquale.
Saltocchio. — Martinelli Augusto.
Strettoia. — Bresciani dott. Francesco.
MACERATA. — Mariotti Tosti Alberto, Pianesi avv. Giuseppe.
Apiro. — Piersigilli Remo.
Appignano. — Filippi Antonio.
Cingoli. — Circolo Cittadino.
Civitanova. — Latini avv. conte N. Preziosi Ernesto, Ricciulli avv. Giuseppe, SABATUCCI contessa MARIANNA.
Monte S. Giusto. — Guarnieri Botti Mario, Lazzari Romolo.
Portocivitanova. — Piazzoli Riccardo.
Sarnano. — Mutani dott. Felice.
Tolentino. — Pinelli rag. Luigi, Pippa Enrico, Santoncini Santoncino.
MANTOVA. — Armellini Amerigo, Bortolani Paolo, Cortellazzi Ernesto, Ingrao Antonino, Levi Mino, Neri Gaetano.
Borgoforte. — Orlandini Achille.
Bozzolo. — Bonoldi Corvenaldo.
Piubega. — Defendi Attilio.
Porto Mantovano. — Vicentini Augusto.
Revere. — Frosi Luigi.
Volta Mantovana. — Bondi Angelo.
MASSA CARRARA. — *Castelnuovo Garfagnana.* — Arduini Quirino.
MILANO. — Acher J. Angel, Agnati Emilio, Albergo diurno dell'Unione Cooperativa, Alberti Daniele, Alberti Paolo, Aletti U. Enrico, Alfieri Pietro, Allevi Romeo, Amelotti Primo, Anderwill Augusto, Annoni Angelo, Anteri ing. Michele, Arrigoni Albino, Baj Macario Aldo, Ballerini Italo, BARATTI MARIA IDA, Barbavara di Gravellona nob. mons. Carlo, Barbesta Alessandro, BAROGGI MARIA, Barzaghi Giovanni, Bassi Giu-

seppe, Bastaggi Giuseppe, Bazzano Eugenio, Bazzaro Giacinto, Belgioioso Franco, Belloni Mario, Belloni Piero, Benedetti Lorenzo, Bernasconi Antonio, Bernasconi Renzo, Bertarelli Luigi, Bertoletti Giosuè, Betti Scipio, Biaggi dott. Carlo, Bianchi Adolfo, Bianchi Pietro, Binaghi Giuseppe, Biraghi ing. Giuseppe, Bisesti Giuseppe, Bissolotti Riccardo, Bistoletti Romolo, Boffi Giuseppe, Bonfantini dott. Gianni, Bordoli Vincenzo, Borloni Achille, Bottelli Lorenzo, Bottini Pompeo, Branconi don Giovanni, Branduini Cesare Luigi, Brianzoni Mario, Brugnatelli Cesare, Brugnoli Aristide, Buccioli Alfredo, Calcagni Mario, Camurati Mario, Cantoni Alberto, Caperdoni Pietro, Carcano dott. Giuseppe, Cardazzi Antonio, Carenzo Giuseppe. Carini Pietro, Carones dott. Carlo, Carugo Angelo, Carugo Ermenegildo, Casanova Abramo, Casati rag. Carlo, Cassani rag. Luigi, Castelfranchi Gian Bruto, Cattaneo Guglielmo, Cavagna Luigi, Cavallazzi Arturo, Cavazzoni Stefano, Cazzamini Mussi Pietro, Ceresani sac. prof. Cesare, Charollais Victor, Chiapponi Ernesto, Cimbra sac. Attilio, Cirani Luigi, Colombo Carlo, Colombo Rodolfo, Comoletti Giuseppe, Consonni Ambrogio, Corbetta Luigi Lazzaro, Corneliani nob. Antonio, Cortelletti ing. Ruggero, Corti Carlo, Cottino Felice, Cremavesi Alfonso, Crespi dott. Attilio Luigi. Croce Pietro, Dacò Giacomo, Dajelli Mario, Dedè Achille, Della Morte Giovanni, Dedoli Vincenzo, De Marchi Alfredo, De Orchi ing. cav. Luigi, De Osma Fernando, De Stefani Giuseppe, De Stefanis Amedeo, Diani Carlo, Diena Enrico, Ditta Bosch Roberto, Dondena Enrico, Donzelli Umberto, Eckeert Giacomo, Ettori Ettore, Fanelli Angelo, Farina Cesare, Favero Arnaldo, Favi Leopoldo, Federici Dafne, Felisi Anselmo, Ferrari Mario, Ferrario don Felice, Ferrario Giovanni, Ferrini Giulio, Fiamingo Guido, Figini Mario, Finollo Giovanni, Floriani Marco, Fora Mario, Fossati Carlo, Fossati Gaspare, Franceschini ing. Piero, Franchini Francesco, Frigerio Aldo, Frisiani Gottardo, Frontini Carlo, Frontini Edoardo, Fusarelli Luigi, Gabaglio Giuseppe, Gallarati Enrico, Galli dott. prof. don Giuseppe, Gallone cav. Alessandro, Gallone Modesto, Gallotti Angelo, Gandioli Fumagalli Arturo, Garassino Cesare, Garbarino Paolo, Gardiol rag. Emilio, Gasparini Ferruccio, Gasquy Roberto, Gavirati Achille, Ghezzi Alfredo, Ghianda Elia, Ghisio Pietro, Giani Mario, Giorgi Giorgio, Grimaldi Alberto, Guagni Angelo, Guatelli Mario, Guttinger ing. Giulio, Hesse Willi, Humbert Fiory, Herti Michele, Introini Carlo, Introzzi Abele, Invernizzi Eliseo, Klaesi Luigi, Koristka Italo, Lainati Achille, Lamperti Antonio, Lecchi Guido, Legnani Pietro, Levi Piero, Levi Ugo, Lobl Oscar, Locatelli Aurelio, Longhi Luigi, Lucchi Primo, Luraschi avv. Giovanni, Macchi Davide, Macchi Victor, Maffei Carlo, Maistrello Egidio, Mancini Luigi, Mandrelli dott. Alfredo, Manzoni Giorgio, Marazzi Alessandro, Marchetti Alessandro, Marchetti di Montestrutto Carlo, Marcoli rag. Renzo, Marelli Angelo, Mari Francesco, Mariani Erminio, Marinetti F. T., Marocco Pietro, Maroni Giuseppe, Massari ing. Umberto, Masserizzi Giovanni, Mattarelli Nino, Matteini Alessandro, Matti cav. Giovanni, Mazzaggio ing. Ezio, Mazzola Giuseppe, Mella ing. Amilcare, Mella rag. Guido. Merialdi Francesco, Mezzadri Ambrogio, Migliavacca Battista, Milani Carlo, Milani Luigi, Mina Cesare, Mingarelli Antonio, Mingarelli Luigi, Molteni Eriberto, Monferini Giuseppe, Monti Primo, Muccioli Getullo, Murgia Calogero, Nolli geom. Cecilio, Odescalchi Innocenzo, Olivier rag. Abelardo, Orso Angelo, Ortalli Franco, Ottani Francesco, PADOA MARIA, Padovani Attilio, Pagani Dante, Pagani Paolo, Palma Francesco, Paloschi rag. Giovanni, Panella Giuseppe, Panzeri Enrico, Parravicini ing. Alessandro, Pasini Mario, Pedace Pasquale, Pellegatta Ambrogio, Perego Valerio, Peroni Antonio, Pessina Alessandro, Pestoni Mario, Petazzi don Francesco, Pettinaroli Giuseppe, Pezzi Mario, Pini Achille, Pipino Giuseppe, Piralla Raffaele, Pirovano A.

Giuseppe, Pizzamiglio Camillo, Pogliaghi Giovanni, Poloni Luigi, Porro Angelo, Porta rag. Carlo, Porzio Giovanola Cesare, Pozzi Carlo, Pratelli Ciro, Prearo Luigi, Quaroni Carlo, Raelli Raffaele, Ranzini rag. Luigi, Reali Filippo, Redaelli rag. Carlo, Ripamonti Roberto, Robecchi rag. Alberto Guido, Rossetti Ugo, Rossi Erminio, Rossi Natale, Rottola Luigi, Rovida Angelo, Rubbi Lorenzo, Ruggeri ing. Ceasre, Sacchi Giuseppe, Sada Aurelio, Saibene Achille, Sala Salvatore, Salina Filippo, Salza Delfino, Sanvito Attilio, SAVIO ROSA, Saracchi Emilio, Scacchi Ercole, Scaltritti Isidoro, Scavino Gerolamo, Schiatti Andrea, SCOTTI CLELIA, Scrocchi Attilio, Soldi Giulio, Sonnino dott. Oreste, Sonzogno rag. Giovanni, Spasciani Giulio, Spreafico Luigi, Stabilini rag. Luigi, Talamo Salvatore, Tavecchia Giulio, Tedeschi Carlo, Tenconi ing. prof. Luigi, Tenconi Oreste, Torassa Antonio, Torchio Osvaldo, Toresani Ettore, Toresani Giacomo, Ubaldi Umberto, Vaghi Riccardo, Valaguzza Gisberto, Valaperta Celeste, Valtorta Attilio, Vanoli Paolo, Vassena Fausto, Vialardi Giulio, Vianello De Anna Erminio, Villa Alessandro, Villa Luigi, Vimercati Ettore Riccardo, Vingi Giuseppe, Vinzia Giuseppe, Violi Livio, Viscardi Giuseppe, Vitale Aronne, Zanoni Guido, Zappa rag. Cesare, Zoppi Achille, Zublena Pietro.

Abbiategrasso. — Rovere Umberto.
Affori. — Circolo Famigliare « Sempre Uniti », Dameno Evandro, Torretta Fortunato.
Arluno. — Ferrario Pietro, Vedova Montrasi e Figli.
Arzago. — Pozzi Erminio.
Baggio. — Ferrari Mario.
Balsamo. — Acquati Cesare, Cazzaniga Amedeo, Lavizzari Oreste, Rovelli Angelo.
Baruccana. — Giussani C.
Bollate. — Biraghi Carlo.
Borsano. — Sport Club Borsano.
Busto Arsizio. — Castiglioni rag. Giuseppe, Orsi Enrico, Pensotti Ezio, Tosi Giuseppe, Tosi Raffaele.
Casalpusterlengo. — Ferrari avv. Gaetano.
Cassano d'Adda. — Ferla Francesco.
Cassano Magnago. — Castiglioni don G.
Castano I. — Guazzoni don Enea, Tadini Ernesto.
Castellanza. — Pümpel ing. O.
Cernusco sul Naviglio. — Astori G., Grasselli Antonio.
Cesano Boscone. — Perego Ernesto
Corsico. — Unione Sportiva.
Crenna. — Radaelli Stefano.
Cuggiono. — Club Cuggionese Sezione Ciclisti, Fontanesi Amedeo.
Cusano sul Sereso. — Galimberti Eugenio.
Desio. — Gavazzi dott. Luigi.
Gallarate. — Bianchi A., Borgomaneri Lorenzo, Buffoni Mario, Caprini Gaspare Chiodini Pietro, Crosta Pietro, Ferazzi Mario, Gagliardi Luigi, Lentati Costantino, Sanner A., Tanda Eugenio.
Giussano B. — Viganò A.
Gorgonzola. — Ghidini P.
Gorla Minore. — Castoldi Angelo.
Greco Milanese. — Ruscelli Umberto.
Inveruno. — Gayetti R.
Lainate. — Radaelli Leone.
Legnano. — Branchini Adrasto, Casartelli Eugenio, Guzzetti Rodolfo, Lodini Francesco, Pedrani Ettore.
Lissone. — Casati Innocente, Mussi Gaetano.
Lodi. — Agnelli rag. Mario, Mazzaccara Di Celenza march. ten. Francesco, Merli L., Roffia Albino. Valdameri Giovanni.
Meda. — Motta Claudio.
Melegnano. — Coppi sac. Giuseppe.
Monza. — Buzzetti Michele, Dell'Orto Aldo, Fossati Giuseppe, Ghezzi Lodovico, Magnanini Giberto, Ongaro Flaminio, Questa Guido, Radaelli Agostino, Speranza Carlo, Spinelli Rodolfo Vitali Iginio.
Rescaldina. — Cattaneo don Davide.
Rho. — Miglierina Edoardo.
S. Giorgio su Legnano. — Restelli Antonio, Velo Club.
S. Giuliano. — Biraghi don Adone.
Saronno. — Berra Giovanni, Caronni Baldassarre, Conti Virginio, Fiorentin ing. L. Mario.
Seregno. — Formenti Gaetano, MOLTENI GIUSEPPINA ved. LONGONI, Palazzi Antonio.
Sesto S. Giovanni. — Barbanti Angelo, Barbanti Serafino, Brambilla Aless., Dell'Orto Giulio, Ghisolfi Vittorio, Gronda Luciano, Rosati Giuseppe, Sacchini Abramo, Sarti Edoardo, Triacca

Antonio, Viganò Matteo, Villa Giovanni, Zerbi rag. Antonio.
Somma Lombardo. — Missaglia Marino.
Trezzo d'Adda. — Trevisan Antonio.
Vanzaghello. — Rossinelli Giovanni.
Vaprio d'Adda. — Bollati Paolo
Vergiate. — Baggiani Dante.
Vimercate. — Lamperti C.
Zelobuonpersico. — Nicali Raimondo.
MODENA. — Berti dott. Arturo, Cappa ten. Giulio, Coppi Giuseppe, D'Ayala Godoy conte Mariano, Guicciardi dott. Giovanni, Lodi Bruno, Monzani Bruno, Parmoli ten. L., Persico conte ten. Matteo, Tamassia Giulio Cesare, Zavattaro ten. Pietro.
Bomporto. — Benassi Romeo, Cassiani Gerardo.
Carpi. — Albertini dott. Giuseppe, Colombo Luigi, Valenti Argeo, Vellani Lelio.
Finale Emilia. — Grillenzoni Antonio, Sacchetti Carlo.
Formigine. — Tosi Bartolomeo.
Iddiano di Pavullo. — Sorbelli Agostino.
Magreta. — Busani Venceslao.
Medolla. — Neri Adolfo.
Mirandola. — Ciarlini Giuseppe.
Pavullo. — Adani Egidio.
S. Felice sul Panaro. — Castellazzi Giuseppe, Mattioli Alessandro, Molinari Umberto, Pedroni Remo.
Spilamberto. — Monzoni sac. Lodovico.
NAPOLI. — Aveta Pietro, Caimi Augusto, Caressa Americo, Cozzolino prof. dott. V., De Giovanni F. S., Folinea ing. M., Fuortes prof. Tarquinio, Ilario dott. Franco, Palumbo comm. Giuseppe, Palumbo Vargas ing. M., Pistrucci rag. Filippo, Prato Felice, Ricciardi Vincenzo, Roberti Roberto, Sampogna cav. Giuseppe, Scognamiglio avv. Salvatore.
Capri. — Metcalfe Major F.
NOVARA. — Cavalli Carlo Alberto, Cocchinetti prof. Giovanni, Corio Giovanni, Della Valle dott. Mario, Filippetti dott. Angelo, Forni Cesare, Mazzinari rag. P. Angelo, Monatelli Santino A., Terazzi Luigi, Visetti ten. Domenico.
Andorno. — Bertolino geom. S., Borro Pietro, Iacazio Attilio, Massa Federico, Ramella Levis G., Rapa Giovanni, Verdoia Stefano.
Arona. — Crugnola Emilio, Spiriti Luigi.
Biella. — Aimone Dante, Bacolla dott. Vittorio, Bertola geom. Mario, Carpano Maglioli Adolfo, Garbaccio Basilio.
Borgo Lavezzaro. — Sempio Sante.
Borgomanero. — Circolo Unione, Società Reduci e Veterani P. B.
Borgosesia. — Agostinetti G.
Calasca — Del Grosso Attilio.
Campiglia Cervo. — Gaia Livio, Magnani Pietro.
Casale Corte Cerro. — Borione Ernesto, Raviol Onorato.
Ceppomorelli. — Rainelli don Giacomo.
Cigliano. — Vesco don Giuseppe.
Cossato. — Novaretti Giov. B.
Crevacuore. — Togna Pierino.
Crodo. — Del Barba dott. Enrico, Del Boca Giacomo, Scaciga Della Silva Alfredo.
Crusinallo. — Andreazzi Enrico, Bontempi Carlo, Nigri Ugo, Trevisan Umberto.
Domodossola. — Beltrami Attilio, Galloni Giovanni, Piselli Bartolomeo, Scappa Domenico.
Formazza. — Bonetta don P., Della Vedova Antonio.
Gubbio. — Forzani Battista.
Galliate. — Bertolini Gerolamo, Ciampanelli Riccardo.
Gravellona Toce. — Lanfranchi ing. Luigi, Viola Alessandro.
Intra. — Müller Pippo, MÜLLER SOFIA.
Lesa. — Diana Pietro.
Omegna. — Cane Eligio, Capra rag. Arturo.
Oropa. — Colombino Guido, Gurgo Salice Edoardo, Grioni Federico.
Orta Novarese. — Rigotti Francesco.
Pallanza. — Bignone avv. Silvio, Franzi ing. Severino, Merlo Alberto.
Paruzzaro. — Vicari don G. B.
Pavignano. — Bora Francesco, Ogliaro Federico.
Piatto. — Florio Pietro.
Premosello. — Manera Domenico.
Rosazza. — Peraldo E. E.
Sagliano Micca. — Mantellero Giuseppe.
Sostegno. — Maccia Guido.
Stresa. — Massironi Umberto, Sperone Giuseppe.
Suna. — Rossi geom. Cesare.
Vercelli. — Beni Ubaldo, Cazzamallo ing. Angelo, Corbelletti rag. Luigi, Costantino Beniamino, Omodeo Zorini Vincenzo,

Pisani rag. Orazio, Savino rag. Giuseppe, Testi rag. Alfonso, Zorzoli rag. Giuseppe.
PADOVA. — Astolfoni Enrico, Azzalini geom. Menotti, Bastasin Antonio, Businello Getulio, Dolfin conte Alfredo, Ferrazzi Giovanni, Guaran Ettore, Lovadina dott. Luigi, Marinetti Giacinto, Micheli Antonio, Penzo prof. dott. Rodolfo, Polacco Augusto, Rasi Nino, Ruini Carlo, Reginato Egildo, Saibante march. ten. Egidio, Zaniboni Aldo.
Carmignano Brenta. — Cariolaro Norberto, Rigon Alessandro, Rigon Giovanni.
Galliera Veneta. — Trevese geom. Giuseppe.
PALERMO. — Gerone Domenico. Lo Piccolo Pietro.
Bagheria. — Scaduto avv. Gioacchino.
Bisacquino. — Bonfiglio avv. Pellegrino.
Bisagnino. — Di Betta geom. Antonino.
Geraci Siculo. — Castello Vincenzo.
PARMA. — Balestrieri Arturo, Fangareggi sottoten. Giuseppe Ezio, Paliasso avv. Filippo.
Basilicagoiano. — Gherardi Antonio.
Borgo S. Donnino. — Unione Sportiva.
Castione Baratti. — Pesci don Luigi.
Coenzo di Sorbolo. — Ferrari dott. Dialma.
Colorno. — Giublena prof. Giov. Batt.
Noceto. — Cotti Arnaldo.
Pellegrino Parmense. — Bonomini Attilio, Ghizzoni Enrico, Vasoli Oreste.
Sala Baganza. — Tarasconi Augusto.
Sorbolo. — Allegri Carlo.
PAVIA. — Fusi Cesare, Lanzani Carlo, Naveriani Giuseppe, Pavesi Luigi, Valli Paolo Ettore.
Borgo S. Siro. — Mariani ing. Luigi.
Broni. — Bacigalupo Giacinto.
Corteolona. — Andrea rag. Nicola.
Garlasco. — Ferrari Battista.
Lomello. — Gioncada Enrico.
Mortara. — Barbanotti Luigi, Ce-

lada Mario, Panzarasa Enrico, Steffanoli rag. Tito Vezio.
Ottobiano. — Frosi dott. Ricciotti, Maffioli Pietro, Zanardi Pietro.
Stradella. — Maggioni Enrico.
Vigevano. — Olsona Giovanni, Romano Giacomo, Trombotto Umberto.
PERUGIA. — Olongi Giuseppe Italo, Campelli Dario, Gentile Nicodemo, Nasi Domenico, Milletti Paolo Memmo, Pantrier Alfredo, Papa prof. cav. Pasquale, Rizzoli avv. nob. Lodovico, Sebastiani rag. Giotto, Vannoni Luigi.
Bettona. — Uccelli dott. Emilio.
Pozzuolo. — Lazzerini Aurelio.
Spoleto. — Golini Gracco, Silvestrelli ing. Sante, Ambreck Alberto.
Terni. — Bravetti ing. Ezio.
PESARO. — Circolo Pesarese, Martelli Alfonso.
Fano. — Pietraccini ten. Camillo.
S. Colomba. — Busi cav. dott. Rio.
PIACENZA. — Barbacini ten. Arturo, Casci geom. Severino, Civardi Pierino, Douglas Scotti di Vigoleno ten. Filippo, Mariano ten. Francesco, Masalli Gerolamo, Porta Luigi, Reffoli dott. Luigi.
Bardi. — Pasini Francesco.
Bettola. — Rocchi don Giuseppe.
Fiorenzuola d'Arda. — Brega prof. Giuseppe, Guarini prof. ing. Prospero, Verani Arturo.
S. Imento. — Cefalotti Riccardo.
PISA. — Balini dott. Ettore, Carli Guido, Ciardelli Enrico, Cipollini Giulio Gallo, Matteucci dott. Guido, Matucci Gastone, Nappi Giovacchino, Pardini Giuseppe, Severini Federigo Francesco, Vachetta Gino, Società Stanze.
Volterra. — Mannucci rag. Federigo.
PORTO MAURIZIO. — Beccaro comm. G. B.
Agaggio Inferiore. — Ferraironi cap. Luigi.
Airole. — Trucchi Bartolomeo.
Oneglia. — Guglielmi march. Guglielmo, Negri Franco.
S. Remo. — Biancheri Paolo, Bot-

tini avv. Giacomo, Cammarotta cav. Ferdinando, Panizzi Savio Franc., Pedemonte Attilio L., Piotti Giuseppe, Scarella Marco.
Ventimiglia. — Squarciafichi Rocco, Tubino Ettore.
POTENZA. — Platone ing. Oreste.
Forenza. — Pavonelli Giuseppe.
Maschito. — D'Augieri Giuseppe.
Montalbano Jonio. — Curatelli geom. Nicola.
RAVENNA. — Bartolazzi geom. Giacomo, Damiani rag. Federico, Della Torre Arrigoni conte Carlo, Martini Giuseppe, Padovani Antonio, Turchetti Pietro.
Bagnacavallo. — Tabanelli Celso.
Casola Valsenio. — Santandrea dott. Natale.
Cotignola. — Benini Virgilio.
Godo. — Vichi Romano.
Lugo. — Berti Antonio, Rosacher cav. magg. Luigi.
REGGIO CALABRIA. — *Gioia Tauro.* — Pata Amedeo.
S. Ilario del Jonio. — Marchese avv. Nicola.
REGGIO EMILIA. — Battaglia Aldino, Bedogni rag. Arturo, Grimaldi Natale, Lari dott. Umberto, Mazzucco avv. U., Mori Vittorio, Rossi Adolfo.
Guastalla. — Bellotti Felice.
Poviglio. — Guidetti Mario.
Scandiano. — Benevelli P.
ROMA. — Alterocca Guglielmo, Antonioni rag. Luigi, Bartolini cav. Amerigo, Bedetti Antonio, Bignozzi Lorenzo, Bissolati Leonida, Bonaglia cav. Onorato, Boncompagni Boncompagno, Bonora Francesco, Borgioli rag. Gino, Broun-Jounge Evaristo, Cavallo Guglielmo, Cesari dott. Ugo, Costa I. Alberto, Senatore De Martino Giacomo, Enderle Carlo, Ernst Carl, Fairman ing. Erberto, Ferraiolo Tommaso, Giudici ing. cav. Pietro, Kanzler Ermanno, Marolla avv. Guido, Moscatelli Roberto, Muccioli Pio, Paganini Silvio, Parisch dott. Guido, Patrizi Giovanni, Pedemonte Carlo, Recchia Pietro, Retacchi rag. A., Ristori Lamberto, Rocco Mario, Rognetta comm. ing. F. Benedetto, Rondini cav. Emilio, Salatino ing. P., Salvatori dott. Giuseppe, Sanminiatelli Zabarella conte O., Santagata rag. Michele, Satta dott. Iosto, Scaletti Riccardo, Scuttari rag. Umberto, Settimini Luigi, Silvestri Carlo, Sparagna Alfonso, Valli avv. Giannetto, Varvaro Giorgio, Visco Roberto, Zambrelli Edgardo, Zannoni Chauvet Costanzo.
Albano. — Tanni Carlo.
Civita Castellana. — Paolelli Adolfo.
Colonna. — Caccia don Serafino.
Grotte di Castro. — Petrucci Luigi.
Nettuno. — Allegretti Amerigo, Bruognolo Gennaro.
Ronciglione. — Tecchi Tito.
Soriano Cimino. — Circolo Sorianese.
Tivoli. — Rosati Vario.
Valentano. — Pizzichini Giuseppe.
Velletri. — Francone Domenico.
Viterbo. — Dini Giuseppe, Venturini conte Silvio.
ROVIGO. — Coen Alfredo.
Adria. — Cestaro Bruno.
Cavanella Po. — Fantina Enrico, Giacchero ing. A., Marchi ing. Arsenio, Nagliati Carlo.
Ficarolo. — Foa dott. Ubaldo.
Massa Superiore. — Circolo Sportivo « Eridano ».
S. M. Maddalena. — Cardo Massimo, Scanavini Enrico.
SALERNO. — *Casaletto Spartano.* — Petrosino Antonio.
S. Mauro la Bruca. — Avandino Zeffirino.
SASSARI. — Macis Antonio Luigi, Pern Antonio.
Argentiera Nurra. — Sgarbi ing. Giovanni.
Florinas — Cocco dott. Michele.
La Maddalena. — Angelica Domenico, Mossa don G.
Orani. — Meloni Siotto Vincenzo.
Ozieri — Accardo Giuseppe, Corrias Giovanni, Fresu avv. Gavino, Lucini cap. Pietro, Masia dott. G. B., Pintus Giulio Solinas avv. Orazio.
Villanova Monteleone. — Angius Giuseppe.
SIENA. — Bracaloni Nello, Landati Guglielmo.
Abbadia S. Salvatore. — Winkelmann Enrico.
Cetona. — Jermini Gualtiero.
Staggia. — Migliorini Beniamino.
SIRACUSA. — Lobb Arturo.
Augusta. — Sport Club « Megara ».
Vittoria. — Alessandrello E.
SONDRIO. — Bezz geom. Angelo M., BORGONOVO ALICE, Convitto Nazionale, Lavizzari ing. Giuseppe, Mitta Umberto, Picciali Az o, Volontè Giovanni.
Ardenno. — Della Torre Giuseppe.
Delebio. — Mambretti T., Sgritto Giuseppe.

I PNEUMATICI INGLESI

BATES

COSTANO DI PIÙ MA SONO ANCHE I MIGLIORI

AGENZIA PER L'ITALIA:

THE BATES TYRE Co. Ltd. - Via Vittoria, 51 - MILANO

Ai soci del T. C. I. vendiamo

anche ratealmente

i rinomatissimi

Cicli **EDEN** 1909

La più antica marca d'Italia

Industria Velocipedi Ciocca

Via Giusti, 31 - Milano - Fondata nel 1870

---

per pellicol

in rotolo 8,3×1 cm. (ovvero last ne 9×12 cm. s za uso di un ad tatore).

Obbiettivo:
Goerz doppio anastigmati

Piccolo
Legger
Elegan

Soffietto doppio o sempl con otturatore unica o compo

Cata'og gratis.

Acquistabile presso tutti i negozi di articoli

e presso

Stabilimento Ottico **C. P. GOERZ** Socie per Az

BERLIN-FRIEDENAU, 115

PARIGI — LONDRA — NEW-YORK

Catalogo Gratis

EMILIO REST

MILANO

Via S. Antonio, 1

Telefono 30 89

PNEUMATICI INARRIVABILI

Depositari esclusivi

Bini & Foà

MILANO

Via Bronzetti N. 11

GIFF

CHIEDERLI — ESIGERLI ASSOLUTAMENT

SCHIEPPATI & C.

MILANO - Via L. Papi, 18 - MILANO

CARROZZERIA PER AUTOMOBILI

Morbegno. — Buzzotti ing. Luigi.
TERAMO. — Claps dott. Leonardo, De Negris dott. Egisto, Ortolani Erasmo.
Cermignano. — Ortolani Alberto.
Scorrano. — Quieti Giuseppe
TORINO. — Alberti Mario, Annibale avv. Germano, Appendino Guido, Bandino Eligio, Bernasconi cav. Francesco, Bondon Francesco, Bongioanni dott. Cesare, Chiappa Enrico, Cordero Gabriele, Cosenza ing. Manlio Italo, Domatteis Edoardo, Enrico Alessandro, Ettore rag. Giuseppe, Fassetti Alfonso, Frescot ing. Federico, Guaschino Angiolino, Guasco Andrea, Losa Giuseppe, Mammone Arturo, Marchiandi Francesco, Marchisio prof. Massimo, Mercandino Giacomo, Molteni ing. Giulio, Nater Carlo, Novelli Achille, Nuvoli ing. Risbaldo, Pasteris Ugo, Quadro Felice, Rocco Edoardo, Sala Convegno Ufficiali 3° Alpini, Sala Convegno Caporali e Cannonieri Reggim. Artiglieria Montagna, Sarsotti Andrea, Sobrero ten. Giuseppe, Tos Libero, Tronzano rag. Roberto, Vallero Valerio, Verri Alessandro, Vinardi Camillo, Vittoria Diego, Zuliani Giacomo.
Ala di Stura. — Rovero ing. E.
Angrogna. — Lucco sac. Pietro.
Borgata Leumann. — Giordanetti Rinaldo.
Caselle. — Alliani Carlo, Ricco Ernesto.
Cavour. — MORIONDO ANGIOLA.
Chivasso. — Associazione Società Pro Sport.
Condove. — Maccechini E.
Courmayeur. — Blotto Pietro.
Giaveno. — Lussiana Michele, Moda Felice.
Ivrea. — Ferrando Giov. Adolfo, Grasso Mario.
Mocchie. — Ferrucci Ostorero not. Manuel.
Pancalieri. — Semeria Paolo.
Pinerolo. — Agnoli cap. Luigi, Garbolino Eugenio.
Piossasco. — Circolo Sociale.
Quagliuzzo. — Scala Giacomo.
Rivalta. — Chiorino G. E.
S. Giusto Canavese. — Mariani dott. Emilio.
Susa. — Tessa dott. Domenico.
Torrepellice. — Jouve Adolfo.
Vigone. — Avetta dott. C. Stefano.
Vinovo. — Bernardi Domenico.
TREVISO. — Cavallin Mario, De Pol Giovanni, Fiorioli avv. D., Nave Antonio.
Casale sul Sile. — Miatello U.
Conegliano. — Comizio Agrario, Sanzin Renato.
Oderzo. — Artusato Luigi.
S. Vendemiano. — Perini Allighiero.
Vittorio. — Botteon Giuseppe, Deola Pietro, Raccanelli Silvio,
UDINE. — Camera di Commercio. Costalonga Giovanni, Dongiovanni prof. Angelo, Fracasso Enrico, Francesconi Vittorio, Fulvio Mario, Landi Duilio, Muzzati Giorgio, Rigato Clodomiro, Rizzani Leonardo, Zensi Giuseppe.
Cividale. — Naldi Francesco, Scaunich Giuseppe, Tonini Vittorio, Verderi prof. A.
Entrampo di Ovaro. — Polzot geom. Damiano.
Faedis. — Tomat Ranieri.
Fagagna. — Costantini Angelo, Grosso geom. Luigi, Nigris Guido.
Giais. — Basso Eugenio.
Grizzo Montereale. — Martin U.
Malnisio Montereale Cellina. — Borghese Giordano, Foladore Cesare, Favotta Antonio, Minchella Gino.
Montereale. — Buco Raimondo. Corona Giovanni, Cossuta L., Di Velo conte Amedeo, Mazzoneschi Carlo, Rodolfi Marco, Rossi Antonio, Tonon Federico.
Palazzolo della Stella. — Masini Placido.
Palmanova. — Boerio nob. E., Steffenato Giovanni.
Paularo. — Clama Daniele.
Pontebba. — Ceciliot Giuseppe, Codeluppi Vincenzo.
Remanzacco. — Cargnello arch. Antonio, Feletig Ernesto, Foghini Domenico.
S. Daniele. — Yogna Emilio.
Sesto al Reghena. — Dal Prato don Arrigo.
Tricesimo. — Bertoli A.
VENEZIA. — Amadio Luigi. Callegaro Silvano, Cicogna Guido, Colussi Attilio, Colussi Giovanni, De Angeli Marcello, De Feo Luigi, Fassi Napoleone, Galletti Alberto, Gavagnin Dante, Gianese Tullio, Giardini G. Maria, Goi Giovanni, Lanciai F. M., Liva Ferdinando, Luxarda Pietro, Maladorno dott. cap. Antonio, Manzini Manlio, Marcon Gabriele, Marconi dott. Innocente, Montagner G. Italo, Oli-

vieri Domenico, Reale Società Canottieri « Bucintoro », Roffarè Luigi, Venturini F., Zanetti Edoardo, Zardinoni Giovanni.
Alvisopoli. — Galvani Giovanni.
Cavarzere. — Vitale Roberto.
Chioggia. — Menetto Luigi, Ravagnan Piero, Varagnolo Giovanni.
Martellago. — Saccarola Isidoro.
Mestre. — Barina Achille, Fontanin Pietro.
Mirano. — Ditta Boscardini & Miazzo, Muneratti ing. Giovanni, Rodella G., Testa Paolo, Zamatteo G.
Noventa di Piave. — Bisson Emilio.
S. Michele del Quar. — De Martin don Cesare.
VERONA. — Alberti Silvio, Beluschi ten. Giovanni, CANTU' SFORZA N. D. ANNA, Capon Luciano, Carmeli geom. Luigi, Della Croce di Dojola conte ten. Ugo, Marastoni Rubiani ing. E., Marconi prof. Pietro Nicoletti ten. Paolino, Scalabrini A., Zanella cav. dott. Scipione, Zanini Guido.
Bonferraro. — Murari Bra conte Gottardo.
Caldiero. — Turco Dario.
Castagnaro. — Cagnoni D.
Castelnuovo Veron. — Società Ciclistica.
Cerea. — Manara Vincenzo.
Isola Rizza. — Cavallaro Agostino.
Legnago. — Botturi Cassio, FERRARI CINZIA, Giunta rag. Antonio, MAGGIONI CARMELA, Signorini Guido, Tasca V.
Malcesine. — Guarnati Fr.
Nogara. — Marocchio Plinio.
Povegliano. — Bellorio Giuseppe. Biasi Riccardo, Cabianca Gaetano, Forlini Belligoli Ferruccio.
Quaderni. — Decò dott. Afra, Eletti Osvino.
S. Michele Extra. — Dorigo G.
S. Pietro in Cariano. — Fracaroli ing. Flaminio.
VICENZA. — Dalla Fontana Antonio, Tretti Giusto, Vigliani cap. Michele.
Bassano Veneto. — Andolfatto Secondo Nicolò, Cavalli avv. Arturo, Foro geom. Vittorio, Rietti Gino.
Chiampo. — Pinon Girolamo.
Cogollo. — Zanrosso Giuseppe.
Lusiana. — Rossini dott. G., Valsecchi Dante Ettore.
Magrè. — Armani Fedrigo.
Malo. — Corielli Giuseppe.
Marano Vicentino. — Sartori Angelo.
Montebello Vicentino. — Orlando Rinaldo.
Pievebelvicino. — Circolo Operaio « Leogra ».
Recoaro. — Dal Lago Eddo.
Rotzo. — Tescari Giov. B.
S. Giovanni Ilarione. — Soprana Raffaele.
S. Pietro Val d'Astico. — Bonifaci Stefano.
COLONIA ERITREA. — *Asmara.* — Codonesu Giuseppe, Grifoni Ettore.
BENADIR. — *Mogadiscio.* — Moroni ten. Argeo.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Biasioli Roberto, Bussi ing. Michele, Chiopris Adelchi, Escher ing. Ervino, Leyat Albino, Orlandini Orlando, Rutter Giuseppe.

Capodistria. — Totto conte Giovanni.
Gorizia. — Michlstadter E.
Pirano. — Barsatti D., Venier F.
Pisino. — Camus Umberto, Società Escursionisti Istriani. « M Maggiore », Solari Giovanni.
Pola. — Selenati Ario.
Ronchi. — Olivetti Gustavo.
Rovigno. — De Calò Adelmo. Silvestrucci arch. Aristodemo.
TRENTINO. — *Bezzecca.* — Gigli Carlo.
Darzo. — Beltrami Albino.
Levico. — Girardi Ernesto.
Riva. — Cretti don Alessandro, Lutterotti Lucillo.
Trento. — Tacchi Federico.

PROVINCIE DIVERSE. — *Bodensdorf a. Ossiachersee.* — Castellani Dante.
Dol Bèrkovice. — Vorel Iosef.
Gablonz a. N. — Lazzari G.
Tamsweg in Lüngaü. — Serantoni Giuseppe.
Vienna I. — Maùthuer dott. T.

Danimarca.

Copenhagen. — Iensen Ludwig.

Francia.

Beausoleil. — Fiammetti P.
Brecey. — Vicomte de Brecey.
Nizza Marittima. — Sassoli D.
Paris. — Lemoine Raoul.
Saint Claude Besancon. — Stehlin Charles.
Villefrance-sur-Saone. — Fimbel ing. Maurice.

Germania.

Amburgo. — Salvini Giorgio.
Crefeld. — Rotigni Vincenzo.
Dusseldorf. — Heye cav. dott. O.
Nurnberg. — Dormitzer dott. C.
Wiesbaden. — Bauer L. N.
Zittau i. S. — Maggi rag. E.

Inghilterra.

London. — Broggi Gaetano, Garsin Henry, Mariani Alfonso, Robinson Riley Richard.
Manchester. — Klein C. E.

Olanda.

Alkmara. — Herckenrath prof. C. R. C.

Russia.

Post Drovianoi. — Ottina D.

Svizzera.

CANTON DI BASILEA. — *Basilea.* — Parini Luigi.
CANTON DI NEUCHATEL. — *Neuchatel.* — Carisch Guido.
CANTON DI TURGOVIA. — *Bischofszell.* — Premezzi Giovanni.
CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Bosisio Mario, Panzera G. B.
CANTON TICINO. — *Biasca.* — Sala Plinio.
Chiasso. — Cantalamessa E.
Lugano. — Bovati Arturo, Protti Angelo.
Ponte Tresa. — Vicari Giovanni.

AFRICA.

Alessandria d'Egitto. — Perrera Giovanni.
Cairo. — Spagnoli Angelo.
Kampala. — Crollalanza G.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Evanston. — Simmons avv. Parke E.
New York City. — Wise Leo H.
S. Francisco California. — Giorgio avv. R., Turrill Charles B.

AMERICA MERIDIONALE.

Brasile.

Rio Grande do Sud. — Spotorno Polidio.

Argentina.

Buenos Ayres. — Borro E., Conti Roberto, Garagnani Luigi, Giunchetti Nazzareno, MONTECCHI ADA, Perez Faboada Manuel, RAMETTI PIERINA, RAVASIO TERESA, REZZANO IRENE, Zanetti Pubblio.
La Plata. — Ricagno Gugl.

Chile.

Curicò. — Canessa Angelo, Say Ernesto.
Lontuè. — Bianchi L.
Valparaiso. — Chichizola Emilio, Colombo Enrico.

Ecuador.

Guayaquil. — Dapelo Nicola, Ferrari Luigi Angelo, Musso Ilario, Solimano Pio, Traverso Felice.

Paraguay.

Asuncion. — Scavone dott. Vincenzo.

Uruguay.

Montevideo. — Castelnuovo Antonio, Ferro Agustin E., Introzzi G., Zambra Paolo.
S. Josè. — Demaria Pietro.

ASIA.

Bombay. — Allegra Ant., Moglia Pietro.
Shanghai. — Galignani Felice.

Posizione dei Soci al 15 Febbraio 1909

Soci annuali al 31 dicembre 1908 . . .	N.	67 235
Dimissionari, irreperibili, morosi, ecc. .	»	3 361
	N.	63 874
Soci nuovi inscritti al 15 febbraio 1909 .	»	4 429
Totale Soci annuali	N.	68 303
Soci vitalizi al 31 dicembre 1908 . . .	N.	2 329
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 febbr. 1909	»	251
	N.	2 580
Totale Soci	N.	70 883

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi   Capriolo & Massimino - Milano.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

RINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortable - G. N. Bianchi.

OURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Auto-garage. F.lli Bochatey, prop.

IRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Prezzi modici. F. Bonazza, proprietario.

IRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON Lungo l'Arno - Splendida posiziono - Confort moderno. C. Gobbò, pr.

ENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

ENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.

ENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

RAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura lattea - Conduttura acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagni - Telefono - Water closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5 - Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Albergo Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi modici. Acqua potabile in tutti i piani - Luce elettrica.

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.

MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Krasnig et Co.

MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul principio del Corso V. Emanuele G. N. Bianchi.

MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO — HOTEL POSTE SUISSE - Presso Staz. Centrale

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PATT HOTEL.

ANNO XV 90.000 Copie N.º 4. APRILE - 1909

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

GRATIS AI SOCI

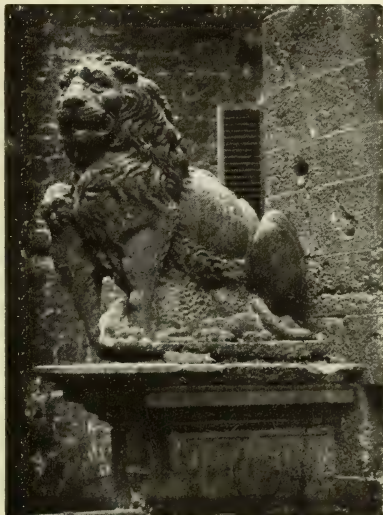
TOVRING CLVB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

Anno XV - N. 4. Aprile 1909.

TOVRING CLVB ITALIANO

VOLTERRA

Tutte le mie escursioni a Volterra furono in bicicletta. Dolcezza che non può intendere chi non la prova: non chi va colla ferrovia alla stazione di Volterra e poi si tappa in una sgangherata diligenza-lumaca per 10 chilometri, nè chi a rompicollo sale dentro la focosa automobile che impedisce ogni contemplazione. Dolcezza un po' amara (le caramelle di rabarbaro sono le migliori) perchè Volterra è assai in alto: a 534 metri.

Che vi si vada dalla valle dell'Era, un po' sciocca nel suo interminabile pianeggiare, o dalla valle dell'Elsa per lo splendido ondeggiante seguito di scese e salite tra boschi, uliveti, castelli e cittadine, o dalla lunga e graziosa valle della Cecina, subito, da ogni parte, arrivando sotto l'alto colle mozzo da cui l'antica città domina intorno, si sente che ne irradia l'imponenza del passato che ancora sopravvive raccolto in vetta nella solitudine. Le case unite cu-

Due epoche: Urna di pozzetto etrusco nel Museo Guarnacci e il Marzocco fiorentino.

pamente come bastioni, la Fortezza, le mura, le torri serbano l'impronta di un'epoca precisa, l'intonazione delle fierezze guelfe e ghibelline. Si sente che quella città non è soltanto una nota interessante di paesaggio, ma un documento della storia.

Volterra è fuori delle grandi comunicazioni. Come a Corneto Tarquinia, a Orvieto, a Viterbo come in tanti altri luoghi degnissimi di studio, vi si va assai più poco di quanto meriti: e ciò perchè non vi si capita mai per isbaglio o per forza, come lungo le grandi strade, o sulla rete ferroviaria, ma vi si deve andare di spontanea volontà. Ad ogni modo questa è colpa nostra, non di Volterra che invece richiama il turista in tante maniere.

Il maggior numero vi si reca da Cecina, che è sulla ferrovia Pisa-Roma. Nella vallata tranquilla e verde la strada ordinaria e una diramazione ferroviaria si addentrano, fraternamente unite sotto gli stessi pioppi e lungo gli stessi ghiaieti azzurri o rosseggianti volta a volta, secondo come le acque della Cecina scorrono, scarse e limpide, o torbide e torrenziali. La ferrovia si arresta alla stazione di Volterra, appiedi dell'alto colle in cima al quale sta la città.

Miniatura lombarda col ritratto di Mattia Corvino nella Biblioteca.

Perchè stazione di Volterra? C'è un po' di ironia nella denominazione; la città è a quasi 10 chilometri. Là dove finisce la strada ferrata vi sono poche case ed un grande stabilimento dello Stato: le Saline. La cortesia del direttore permette ai passanti la visita di quest'officina, da cui esce forse il miglior sale da cucinare. Vi sono nei dintorni dei giacimenti di *salone* (salgemma) sui quali si conduce con pozzi detti *fontinali*, profondi 20 o 30 metri, dell'acqua che poi è incanalata con mezzi alquanto primitivi (il più spesso anzi in tubi di legno) ad ampie caldaie piatte, ove vien fatta bollire. Nel seno della fumigante acqua soprasatura si precipita in fiocchi di piccoli cristalli candidi il purissimo cloruro di sodio, che viene raccolto, asciugato, macinato e passato per essere posto in piccole forme cubiche e in pacchetti alle svelte mani di ragazze vispe e loquaci... come altrettante toscane.

Fuori dello stabilimento un cartello del Touring vi indica la buona strada. Buona? Uhm! Sono per verità poco meno di dieci chilometri di salita, non sempre molto faticosa, ma quasi senza tregua. Però passano di volo, tanto la natura stessa del terreno vi stupisce e il panorama s'allarga salendo. Degli smottamenti argillosi, grigi, azzurri o ferrigni squarciano il fianco dei pendii tormentati, ove la strada vince l'altezza in meandri complicati e creano le più bizzarre nudità di terreno che si possano immaginare. Ogni mantello verde è strappato: sono come piaghe aperte in una pelle rosicchiata dalla lebbra. Su quegli squarci, in perpetua lentissima discesa, non può crescere filo di erba perchè ogni germe è capovolto e trascinato dal rotolare dei granelli superficiali. E si creano così sul margine dei campi degli avallamenti anche grandiosi come ripidissimi pendii cui acque sotterranee togliessero il sostegno del piede. Restano ritte delle punte acutissime, biancheggianti come ceneri, destinate a precipitare alla loro volta, esili crestine frastagliate che il primo acquazzone torrenziale abbatterà, mentre ne creerà di nuove. Però la coltivazione del grano è in progresso evidente: essa invade a poco a poco da anni con assidua tenacia terreni prima incolti, ed il regime delle acque che si stabilisce allora insensibilmente a difesa delle coltivazioni, sebbene non razionalmente informato ad idee generali, forse aiuterà a consolidare il colle.

E, salendo, il panorama si allarga: s'allarga giù verso la valle della Cecina e verso Pomarance, Montecerboli e Larderello. Delle lontane torri fieramente in vetta ai colli cominciano a mostrarsi. E dalla vallata si levano i vapori dei soffioni boraciferi: talora molli e scarsi, tal altra, al calare della pressione barometrica, voluminosi come piccoli cumuli bluastri caduti dal cielo in terra. Alla sinistra, salendo, si vede

Montecatini Val di Cecina, ben alto sul fianco di monti acuti di gabbro rosso. Ivi sono le miniere di rame coltivate con un dedalo profondissimo di gallerie, che si andarono scavando, con diverse vicende commerciali, fin dal secolo XV: meta di escursione interessante sopratutto pel mineralogista ed il geologo.

Volterra intanto s'avvicina. La Fortezza diventa continuamente più grande, i torrioni ed il mastio famoso prendono forma dapprima e poi rilievo; sui cammini di ronda si ritagliano nel cielo i fini dentelli delle merlature, si avvertono le nicchiette coperte ove riparano le sentinelle, si disegnano buchi neri di porte, di finestroni. Ormai all' ultima svolta, presso un monumento garibaldino e uno granducale, la strada imbocca l'ultimo rettilineo tra neri cipressi e sotto i barbacani monumentali della Fortezza: tirano il fiato ciclisti, cavalli, motori, tutti quanti ansimanti e surriscaldati da tanta salita.

Ecco Porta all'Arco: siamo a Volterra.

* * *

Volterra etrusca — *Velathri* — o Volterra medioevale?

Dei racconti minuti della storia che ci insegnarono nelle piccole scuole, ci è rimasto forse più vivo il ricordo della lucomonia etrusca. Ma nell' aspetto d'oggi impressiona sopratutto la Volterra del più tardo medioevo e della rinascenza. Non è possibile dimenticare più, una volta che s'è vista, la Piazza, una delle più belle della Toscana, contornata da imponenti casetorri, dal Palazzo dei Priori, altissimo, turrito, merlato e cosparso di stemmi gentilizi, dal Palazzo Pretorio, con tre ampî portoni a tre ordini di bifore eleganti. Vicoli tenebrosi allacciano le vie per lo più strette e contorte, tenebrosi di notte per alte muraglie nere, bugnate, con qualche finestra a colonnine nell'alto ove filtra un po' di luce lunare, brulicanti durante il giorno di popolo attivo e vivace nell'ombra dei piccoli archi gettati a rinforzo o a comunicazione tra casa e casa. Discese a scalinate o a cordonate per stradette che conducono alle porte della città o a terrazze nelle vie esterne da cui l'occhio sbuca intorno sulla veduta immensa; palazzi piccoli ma imponenti di forza e di severità, irti di portatorcie e di portabandiere, abbastanza numerosi da far dimenticare quanto di moderno li fiancheggia; fonti come quelle di Docciola e di S. Felice nei porticati scuri ad archi acuti, che rammentano la Fonte Branda di Siena e quella di Sangimignano; portoni bassi e misteriosi, mensole con Marzocchi e doccie con mostri; piani terreni a bugnati rozzi con piccole finestre quadrate alte sul suolo, difese da inferriate: ecco Volterra, mantenutasi relativamente immune da sventramenti, da rettifili, da modernismi troppo stonati, che guasterebbero per sempre l'ambiente mirabile.

* * *

Volterra ha innamorato Corrado Ricci, che ne ha pubblicato un ricco volume della magnifica collezione dell'Istituto d'Arti Grafiche di Bergamo (1).

Le incisioni che adornano il presente articolo sono prese fra le 165 bellissime di quell'opera preziosa. L'illustre autore sviscera l'argomento colla grande competenza che tutti gli conosciamo. Esso ricerca e ritrae non soltanto quello che i visitatori abitualmente vedono o conoscono, ma anche ciò che di più nascosto vi è nei luoghi meno conosciuti e nelle case private. Quindi non soltanto il Museo Guarnacci, il Pa-

Casa-torre Buonparenti, ora Castellucci.

(1) VOLTERRA, di Corrado Ricci (Arti Grafiche, Bergamo). Volume di 151 pagine, con due tavole e 165 incisioni, di cui 114 da fotografie fatte appositamente. — L. 4.

lazzo dei Priori, la Piazza, il Duomo, il Battistero, la Badia, le Balze, la Fortezza, il Palazzo Pretorio, le mura etrusche, ma un'infinità d'altre cose interessanti benchè meno o punto note.

L'indagine e la critica storico-artistica predominano nello studio del Ricci, secondo l'uso e le preferenze sue, e forse un turista meno studioso e meno erudito vorrebbe sentire maggiormente vibrare la nota del paesaggio, l'impressione dell'ambiente, la ricostruzione pittoresca dei tempi. Di ciò il Ricci, severo, tutto fervore per l'arte, non molto concede al lettore avido di sensazioni. Pure molte volte la scena trascina anche lui e allora, da quel maestro che è, sa dare pennellate di evidenza insuperabile. Udite questa pittura di un tratto delle mure etrusche: « ...procedendo per vie sempre più deserte, di sotto al borgo di S. Stefano e di S. Chiara, dopo un angolo acuto formato dal sentiero e dal muro, ecco apparire gli avanzi maggiori e più conservati della cinta etrusca. Un primo tratto procede sinuoso con larghe macchie d'edera, qua e là rincalzate per ristauro e alternate d'opere tarde. Poi, oltrepassato un ruvido bastione, al rinselvarsi del monte, sorge e si piega sopra uno sprone di sostegno l'altissima mole dei grandi massi quadrati, nella quale si apre ancora il foro della cloaca. Il poderoso avanzo che sembra dar ragione a chi credette simili mura fatica di giganti (e le chiamò ciclopiche) forma col luogo circostante un paesaggio magnifico per bellezza di colori; chè mai più tenero accordo passò tra il verde pallido degli ulivi ed il colore della pietra etrusca, nè maggior contrasto di quelle tinte opache col nero dei cipressi e degli enormi lecci, i quali con le radici afferrano e stringono i massi, come aquile che afferrino e stringano cogli artigli la preda ».

Così avviva il Ricci le immagini grafiche bellissime del suo libro con quelle alate delle parole: libro che ogni turista deve provvedersi prima di visitare Volterra, monografia perfetta davvero dal punto di vista degli studi d'arte. Però io vorrei che ognuno si leggesse anche un po' di Paul Bourget, che all'incontro del Ricci, di rado analizza oggettivamente quanto vede, ma tutto invece passa al filtro del proprio sentimento e colorisce con suggestione prepotente secondo l'istante allegro o melanconico dell'animo proprio, lo splendore del sole o l'addensarsi delle nebbie, le passioni o le tendenze che lo agitano. E' dal mescolare apprezzamenti di autori così sostanzialmente diversi che nasce la spinta a giudizi propri indipendenti, precisi, misurati ma dorati altresì con quella sfumatura di poesia che è come il lievito del buon turismo e tra le sue più nobili funzioni educative.

***

Volterra senza aver molto fatto parlare di sè al giorno d'oggi, è invece ben degna di essere considerata così, con sentimento e con intelletto. Il viaggiatore che arriva lassù, vi trova moltissime cose che si impongono subito anche allo spirito più superficiale.

Già accennai agli edifici della Piazza, imponenti, irregolari e come dotati ciascuno di una personalità vivissima ancora dopo sei secoli di età. Essi datano, come in genere buona parte delle costruzioni italiane, in cotto o in pietra, dal secolo XIII. Prima d'allora tutte le case del popolo e molte anche dei ricchi erano, generalmente, in Italia, in legno, come lo dimostrano gli incendi storicamente famosi di intiere città o di buona parte di esse. Fu nel XII e nel XIII secolo che si estese l'uso del mattone e della pietra, e che dopo la loro adozione nei muri delle case essi sostituirono anche il legno e la paglia dei tetti, delle balconate, delle colonne, dei porticati, e simili.

In Volterra si adoprò la *panchina*, pietra che si scava abbondantemente nei dintorni e serve

Sposalizio di Santa Caterina del Sodoma.

a tutto. Fin dal secolo XIII si cominciò a lavorare la panchina in due modi, che ancor oggi si distinguono: l'uno rozzo che si limita a squadrarla, l'altro più regolare che l'appiana anche col rifinimento di martello. Sono detti appunto nella parlata comune: *lavoro rozzo*, e *lavoro piano*.

Gli edifici principali della Piazza, fatti di panchina, si elevano severi e variatissimi. Il Palazzo dei Priori, sede comunale, cominciato nel 1208, è come un gran blocco di pietra, sormontato da un'alta torre. Nella facciata medioevale i numerosissimi stemmi di pretori e commissari consacrano la memoria dell'attività comunale. L'interno è meravigliosamente bello di affreschi, di tavole preziose, di oggetti antichi. Vi sono opere del Sodoma, dell'Orcagna, di Luca Signorelli, del Ghirlandaio, del Rossetti, d'altri. La sala del Consiglio è tale ambiente dove sembra che le discussioni debbano sempre mantenersi misurate e solenni. La policromia delicata dell'interno del palazzo contrasta colle sue forme massiccie, proprie quasi di fortezze, quali erano le case dell'epoca comunale. Di fronte al Palazzo dei Priori sono il Palazzo Pretorio, forse in parte del X secolo, con due torri merlate, la Caserma dei carabinieri ed il Palazzo del Monte di Pietà, moderni ma armonizzanti nello stile col resto.

Dalla Piazza si passa al Duomo, che è dietro di essa, edificio maestoso dentro non meno che fuori, consacrato fin dal 1120 da un Papa, ma poi modificato nel 1294, forse da Nicolò Pisano, e quindi per 150 anni abbellito dagli artisti pisani e fiorentini di opere che ancora in buona parte vi rimangono. Anche quì si sente la gentilezza pisana e fiorentina, cui seguì poi quella forza che parve preludere alla decadenza. Marmi, stucchi, tele, freschi sono di Mino da Fiesole, del Domenichino, del Vasari, di Benozzo Gozzoli, di Filippo Lippi, del Sodoma, di Guido Reni, di altri più modesti ma pur squisiti artisti volterrani o di fuori. Ed opere squisite sono, specialmente di Mino da Fiesole, nel Battistero, isolato dal Duomo, del secolo XIII, di cui la cupola si attribuisce al Brunellesco.

Il Museo Guarnacci è, tra le cose più notevoli di Volterra, una di quelle che certo fanno la maggior impressione nel viaggiatore, anche meno colto, poichè nella ricchezza italiana di musei etruschi esso tiene la palma, e quindi la tiene nel mondo intiero, per una specialità che raccoglie con abbondanza: le urne cinerarie. Il Museo ebbe origine nel 1732, ma la piccola raccolta del canonico Franceschini diventò una vera fondazione di grande importanza solo nel 1781 per merito di monsignor Mario Guarnacci che ricco di censo, colto e appassionato, praticò scavi su larga scala, comprò oggetti e li donò colla sua preziosissima biblioteca alla città nativa.

Il Museo, collocato dal 1876 in un bel palazzo, è ordinato ottimamente e si arricchisce sempre:

Porta di Docciola.

al suo fondatore vi è dedicata una statua. La preminenza di ogni interesse è attratta dalle urne d'alabastro, rettangolari, in forma di piccole casse, le quali sono più di seicento, relativamente non molto antiche ed in gran parte straordinariamente belle. I bassorilievi che adornano questi piccoli sarcofaghi, l'intreccio delle figure, la finezza di molti in cui pare che le tradizioni pure dell'arte greca non siano ancora influenzate da quelle meno delicate dell'arte romana, la tinta giallognola arieggiante il marmo che nell'alabastro policromato si è andata de-

terminando, pel gran numero e per la bellezza producono l'impressione di riportarci in un ambiente dell'epoca.

E per la stessa ragione dell'abbondanza reca ancor più del solito sorpresa lo strano contrasto tra la grazia, la complicazione, lo sforzo di arte scultorea del sarcofago, cioè, della cassa propriamente detta, e la uniforme semplicità, anzi la grossolanità del coperchio coll'eterno *obeso* etrusco, con la coppa, coricata sul fianco sinistro colla testa rimessa (le urne si tenevano pronte ed il ritratto del defunto si limitava di solito ad una testa aggiuntata ad un corpo da dozzina).

Figure tombali etrusche, nel Museo Guarnacci.

Dice il Ricci: « Più d'un contrasto tra la figura gentilmente idealizzata dell'urnetta e quella reale e spesso goffa del coperchio... si tratta di un urto: dell'urto, cioè di due sentimenti opposti, l'uno che cerca la bellezza tipica della razza e tende quasi a transumanarla, l'altra che cerca la sua forza nell'indagine rude del vero, senza lasciarsi deviare dalle lusinghe... »

Il Museo Guarnacci richiama la Volterra etrusca e la ricerca di questa ci conduce fuori della cinta delle mura medioevali.

Urna coll'assedio di Tebe, nel Museo Guarnacci.

***

Pellegrinaggio indimenticabile! Attraverso le viuzze pittoresche diamo uno sguardo prima nelle botteghe bianche degli *alabastrai*. Dalle cave di Castellina sopratutto vengono barrocciai (bisogna sentirli bestemmiare alla salita!) carichi di blocchi tondi in *natura* che saranno lavorati in *oggetti di soprammobile* o di *scoltura*, a cui corrispondono due categorie diverse di operai. Il candore della pietra dolce che si sparge dappertutto nelle botteghe, le fa sembrare per un passante affrettato quasi per forni da pane ove s'impasti la farina.

« Usciamo fuori dalle mura più raccolte, più conservate o ristaurate della cinta medioevale, quelle che oggi ancora fasciano la città

Urna col Meleagro, nel Museo Guarnacci.

senza più bisogno di proteggerla. Non sono per lunghezza che la terza parte della cinta etrusca, la quale misura ben nove chilometri. Ma questa straordinaria ampiezza e la sinuosità della valle e dei botri per cui si ingolfa e la ripidezza della sponda per cui si inerpica e risale e gli ineguali poggi che gira e protegge, lasciano pensare che la cinta etrusca contenesse ben maggior spazio che quello coperto dal caseggiato. Come un campo trincerato, in essa erano certo grandi orti e tratti boscosi. Su tutto poi il giro dei poderosi massi doveva essersi spinto ad abbracciare quanto più fonti poteva così necessarie alla vita sempre e forza suprema di resistenza negli assedi. Inoltre conveniva che entro i ripari trovassero posto, durante le furie delle scorrerie nemiche, gli abitatori e lavoratori della campagna, se pure nel sogno degli etruschi, lontano dal sospettare i trionfi di Roma, non era l'illusione che la ricchezza e la grandezza di Volterra avrebbero saputo man mano riempire di vita e di operosità l'immenso anello di macigno ».

La vista di quella parte delle mura etrusche volterrane che guarda verso mezzodì, le quali sono descritte colle stesse parole così vive del Ricci nel presente articolo, dispone l'animo ad una rispettosa meditazione, tanto più pel rilievo che prende la gentilezza della rinascenza toscana ammirata negli artisti volterrani, dalla rude, ciclopica durezza dei bastioni etruschi, che nella notte dei tempi rappresentarono per gli antenati dello stesso paese tutto il genio inventivo a null'altro intento che alla difesa.

Ma l'animo si smarrisce nelle indecisioni e nell'ampiezza delle fantasticherie quando poco più avanti rimontata una breve costa, all'estremo di un piccolo pianoro erboso, con Volterra alle spalle e un panorama immenso intorno ad ogni parte, un precipizio enorme, largo e profondo centinaia di metri, un avvallamento pauroso a picco, tronca come il taglio della spada d'Orlando a Roncisvalle il prato e la montagna.

Stemma di Volterra.

Il Targioni Tozzetti nella sua relazione di alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana (*Firenze* 1719) così descrive queste voragini che il popolo chiama Balze:

« Dell'acque piovute sopra del Monte di Volterra, una parte scola verso il mare per le pendici del monte ed una parte si va profondando verso le viscere del monte e passando sotto all'alto ammasso di strati di tufo e panchina, giunge fino agli interiori strati di creta o mattaione che servono di base e di fondamento al monte, dove si raccoglie in fonti. Ora questi scoli e queste fonti, facendosi strada verso l'Era e verso la Cecina, hanno talmente rôso l'ammasso degli strati suddetti composti di terra floscia come ceneracciolo, che hanno prodotto frane e dirupi perpendicolari così orribili che non si può riguardare quelle profondità senza patire di vertigine. Di queste frane o lavine che i paesani chiamano grotte, se ne trovano dappertutto alle radici del monte di Volterra, particolarmente lungo la strada fiorentina, piene d'acquitrini che l'hanno prodotte. Le maggiori di tutte quante le grotte di Volterra e maggiori, credo io, di quante se ne dà al mondo, sono quelle dette di S. Giusto, che principiando dall'alto, quasi rasente alle antiche mura dette di S. Marco, si dilatarono nel 1590... e da sessant'anni in qua si sono irrimediabilmente ampliate e tuttogiorno si allargano e si profondano. Esse riconoscono la loro origine per la crosta del monte da rigagnoli e scoli di Volterra, ma nelle viscere poi da molti gemitivi ed acquitrini sparsi per gli strati della creta e principalmente da un fonte assai copioso che serve di principio ad un torrente detto Arpino, il quale si scarica nell'Era. E' stato più volte tentato di riunire in un solo fonte tutti questi gemitivi ed acquitrini affinchè, in canali, non facessero tanto guasto; ma non è riuscito, atteso che il terreno è troppo sciolto e floscio ossia non unito insieme da alcun vincolo lapideo, e perciò inzuppa e trattiene moltissimo tempo l'umidità; il caso oggi mai è troppo disperato e queste rosure andranno sempre crescendo ».

Le Balze cominciarono a formarsi in epoca remota poichè già nel secolo XII si erano avanzate tanto da danneggiare la chiesa di San Clemente e fra il 1617 e il 1626 rovinarono quasi totalmente il S. Giusto.

Buona parte delle mura etrusche vi caddero, ipogei nascosti, il Monastero di San Marco e il Borgo medioevale più prossimo alla chiesa.

L'Abbadia, chiesa romanica sorta nel 1030 deturpata dai restauri Camaldolensi, cadde anch'essa in rovina e nel 1895 ne crollò buona parte, essa pure è destinata alle fauci del mostruoso precipizio.

Questo si presenta come un cratere vastissimo a semicerchio dal cui orlo superiore ci affacciamo da Volterra, mentre la metà di fronte manca, quasi fosse stata ingoiata da uno sprofondamento. L'impressione è triste ma grandiosa, l'ineluttabile del fato geologico appare in tutta la sua infrenabile potenza, nulla varrà ad arrestare questo fenomeno che si compie nella sua lenta sicurezza attraverso i secoli.

Se qualche cosa intorno è ancor più grandioso delle Balze e può distrarne lo sguardo è il panorama che intorno a Volterra si svolge dappertutto.

I Monti Pisani sorgono dalla pianura dell'Arno, l'Appennino Modenese verso il Libro Aperto e il Corno alle Scale spiega le sue vette acute e rocciose.

Verso i Colli Senesi, che dalle Balze non si possono vedere, sono fitte le ville volterrane, e sorge dietro, in distanza, la lunga cresta della Montagnola, poi in fondo all'abbassamento della valle di Cecina superiore si eleva lontano l'Amiata perduto in vapori azzurrognoli.

L'occhio corre avanti verso i monti di Campiglia, di Capo di Piombino e la cima dell'Elba, Monte Capanne. Nel mare appare la Capraia e qualche volta la Corsica. Più di spesso nelle notti brilla il faro dell'isoletta del Tino, davanti alla Spezia.

* * *

Ormai una giornata laboriosa di visita è sul finire. Bisogna tornare, come oppressi da tante sensazioni sovrapposte. Pure voglio fare una corsa alla Fonte di Docciola: questa è l'ora più propizia per vederla coi suoi portici a grandi arcate, costruite nel 1245 sul genere della Fonte Branda di Siena.

E' qui « la parte più singolare delle mura medioevali, le quali, certo in questo punto sarebbero state costrutte più in alto se la necessità di includere dentro la fontana, detta pur essa di Docciola, non ne avesse determinata la linea. Visto dall'alto questo luogo si mostra lieto per l'apparire delle case e dei campanili di Volterra, ma per chi si ingolfi sin presso la porta, nella quale appena un foro è stato lasciato al passaggio dei pedoni, di contro ai resti di alcune case dirute, esso prende l'aspetto di un castello inabitato e pauroso. Mirabile, nelle notti plenilunari, tra il mistero delle ombre e l'iride della luce sulle ruvide pietre e sull'edera questa fantastica parte di Volterra! La valle boscosa è piena di trilli, di voci, di sussurri, e, occulta dentro alla porta, la fonte gorgoglia la sua perpetua canzone. Dall'erba che si calpesta esala un vivo odore di menta e di timo; dalle case rotte, invase dai cespugli, e dalla piccola porta urbana, sgretolata intorno e senza imposte, esala il ricordo di fiabe e di prodigi fantastici. Forse il corno di Sigfrido saprebbe evocarne il drago e l'invito di Gradamante l'ippogrifo ».

Reliquario del secolo XV nel Duomo.

Reliquario del secolo XVI nel Duomo.

* * *

Ormai sono stanco e rientro all'albergo.

Mi soccorre qui quanto ne dice Paul Bourget. « L'imperatore Napoleone, esso scrisse, pretendeva di riconoscere la Corsica, anche solo all'odore aromatico respirato a molte leghe in mare. Io avrò per mio conto la pretensione di riconoscere la Toscana meno poeticamente, senza dubbio, ma in un modo altrettanto certo; soltanto a capitare in un albergo come ora mi è accaduto, e a vederne la tavola preparata. Un fiasco di Chianti, una di queste grandi bottiglie dal collo lungo colla pancia guernita di paglia intrecciata, è sospeso in un cestello di metallo, sospeso a sua volta in una montatura di ottone. Dei tordi sono là presso ed odorano il ginepro anche prima che il coltello li abbia toccati. Un ragazzo va e viene: dalla fisionomia aperta e fine, che vi parla un italiano di fronte al quale ogni altro vi sembrerebbe un dialetto. Per un nulla esso vi citerà forse un verso di Dante, come un cocchiere che io aveva l'altro anno a Siena e che mi vantava « l'ora e il tempo e la dolce stagione » nel tono naturale con cui mi avrebbe detto: il tempo è bello.

Frattanto esso trasforma in *h* aspirate tutti i *c* duri al principio delle parole. « Questa hasa, esso dice per questa casa ». Io non posso mai udire questa pronuncia singolare senza rivedere e la rossa Siena, e la chiara Firenze e la bruna Pisa e l'ammirabile paesaggio toscano colla sua abbondanza e la sua grazia, i suoi castelli del rinascimento sulle alture, le sue ville a terrazzi, i suoi giardini ove le bianche statue sorridono fra i cipressi neri, il suo cielo azzurro, di un azzurro che è pari all'alluminatura del paradiso nei messali che dei vecchi guardiani vi fanno vedere dentro le fresche sacrestie ornate di pitture impallidite ».

Quì sono mescolati i tordi, il Chianti, la grazia toscana, ed il paradiso.

Non sono io che oso tanto: è un vero poeta. E questo mi consola.

Se lui che è poeta vero si permette di fare così, anch'io che ho pure goduto per una giornata tanta intensità di pensiero, oso, senza irriverenza, sentirmi un appetito formidabile.

E mi metto a tavola.

Domani riprenderò così:

... C'è a Volterra un altro monumento enorme: la Fortezza... Ma sarà per domani.

L. V. BERTARELLI.

L'HIMALAYA

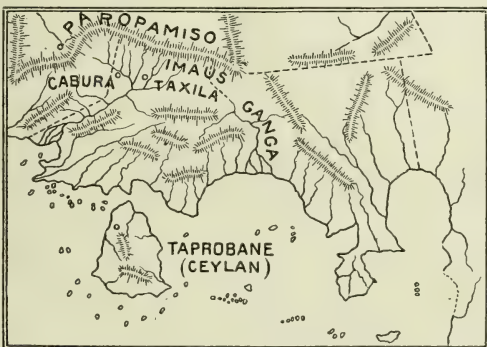
Benchè le relazioni dirette tra l'Europa e l'India datino dal quarto secolo avanti Cristo, cioè dalla spedizione di Alessandro Magno (334-321 avanti Cristo) la geografia di quella vastissima regione e delle altre che stendonsi a settentrione, si è venuta precisando soltanto nel secolo scorso; e le leggende e gli errori, che gli scrittori antichi e medioevali tramandarono sull'India, continuarono a comparire nei libri di geografia sino all'epoca moderna.

In un trattato di geografia diffusissimo, stampato in Italia verso la fine del secolo XVI, quasi 2600 anni dopo la spedizione di Alessandro Magno e cento anni dopo Vasco di Gama, si dice che il Gange è lo stesso che il fiume Fison « che scende dal Paradiso terrestre » e si riferiscono le antiche leggende che vi fossero nell'India « uomini senza testa, altri con un occhio solo in fronte, altri con orecchie lunghe fino ai piedi così dure che con esse tagliavano gli alberi e anche uomini con testa di cane e alcuni senza bocca addirittura ».

L' India e l' Himalaya nella carta di Tolomeo.

Simili leggende perdettero col tempo ogni fiducia, ma non si accrebbero tuttavia troppo presto le nozioni positive; sicchè dei progressi notevoli nella conoscenza delle montagne dell'Asia centrale furono compiuti solo verso la fine del secolo XVIII e nella prima metà del XIX, dopo che il Governo inglese ebbe assunto direttamente l'amministrazione dei territori conquistati dalla Compagnia delle Indie, e viaggiatori inglesi, russi, francesi, più di tutti gli altri, si dedicarono all'esplorazione dell'interno dell'Asia.

Si venne così a conoscere che a settentrione dell'India si estende un'immensa terra alta (la più vasta della terra) il cui nucleo è costituito dal così detto **altipiano del Tibet**, vasto come metà Europa, alto in media più di 4000 metri e chiuso esso stesso da due grandiose catene il **Cuen-lun** e l'**Himalaya** che si connette, anzi s'intreccia strettamente colla breve, ma altissima catena del **Caracoram**, tanto che questa è considerata dai più come una dipendenza di quella.

L'Himalaya fu la prima ad essere esplorata e, fino dal 1805 il maggiore Crawford aveva rivelato l'esistenza nel Butàn di cime che dovevano essere fra le più alte della terra e superavano di molto il **Cimborazo** (6254 metri) che era ritenuto la più alta montagna dell'America e del mondo; ma il Crawford perdette il suo giornale di viaggio e poco si credette alle sue affermazioni; sicchè soltanto nel 1818, con la scoperta e la misurazione del **Davalaghiri** (8180 metri) si stabiliva incontestata su tutte le altre catene conosciute la superiorità dell'Himalaya, avvalorata qualche anno dopo dalla scoperta del **Cancianginga** (8581 metri) e infine da quella dell'**Everest** (8840 metri) cima così denominata in onore del colonnello Everest, uno dei più benemeriti della cartografia indiana. Altre vette superiori agli 8000 metri furono scoperte intorno al 1870, anche nella catena del Caracoram e fra esse ne

fu misurata una di 8620 metri, inferiore quindi soltanto all'Everest di 220 metri, la quale i topografi inglesi, ignorando il nome indigeno, indicarono con la sigla K^2. I fratelli Schlaginweit che esplorarono per i primi questa zona montuosa nel 1857 assegnarono alla gigantesca montagna il nome di **Dapsang**, cioè *apparizione brillante*, e con questo nome è spesso designata nelle carte; ma gl'inglesi preferiscono quello di **Godwin Austen**, un altro benemerito della geografia dell'Asia Centrale, e nelle carte più recenti compare anche il nome di **Chogori**. E' questo insomma un caso tipico della concordia nella nomenclatura geografica.

Insieme con queste eccelse montagne l'Ufficio topografico inglese ne misurava, sempre da lungi, con procedimenti trigonometrici, diecine di altre superiori ai 6000 e ai 7000 metri, inviava i *panditi* (indiani addestrati ai lavori cartografici) a fare ricognizioni e rilievi nei paesi dove gli europei non potevano penetrare e altri viaggiatori inglesi, fra i quali l'Hodgson, il Fraser, il Tompson, il Cunningham, il Godwin Austen, l'Iounghusband e i fratelli Schlaginweit sono i più benemeriti, esploravano l'Himalaya e il Caracoram chiarendone i tratti fondamentali; ed oggi tutta la zona montuosa meridionale e quella occidentale che contengono le più alte vette sono conosciute sufficientemente.

* * *

Le montagne imalaiane, viste a cielo sereno giù dalla grandiosa pianura dell'Indostàn, sono ben più maestose delle Alpi! La catena limita a nord la pianura che è diciassette volte più estesa della pianura del Po, elevandosi ad una altezza doppia delle nostre montagne e si sviluppa a forma di scimitarra sopra un arco di non meno di 2700 chilometri, pari dunque a quasi tre volte l'Italia!

Della larghezza è difficile dire perchè l'Himalaya non è che una delle catene enormi che si raggruppano intorno al **Pamir** (il leggendario *tetto del mondo*) sorgendo dal piano dell'Indostàn e da quello del Turchestàn orientale, ma la larghezza minima di questo fascio di catene non è inferiore in nessun punto ai 600 chilometri.

I picchi aguzzi, biancheggianti di nevi « vaporosi e soavi come se fossero giuochi di luce anzi che enormi corpi di rocce », sono ben visibili dalla pianura dell'Indostàn formicolante di città e di villaggi, sino a altri trecento chilometri di distanza, e gli indiani immaginarono il domicilio dei loro Dii lassù, nei recessi delle montagne, alle sorgenti del Gange e della Giamna, fiumi sacri, o sulle cime spesso avvolte di nubi foltissime e balenanti di saette durante gli uragani. Sui quattro lati del *Monte Meru*, che forse è da identificare col Kailas o Gangri (6658 metri) presso le sorgenti dell'Indo e del Bramaputra, era il loro paradiso terrestre, coll'albero dei desideri; e dai quattro lati del monte uno d'oro, l'altro d'argento, il terzo di rubini e il quarto di zaffiri, scendevano i quattro fiumi sacri. Ma l'accesso alle montagne è tutt'altro che facile! Sembra quasi che la natura abbia voluto isolare il più possibile il *soggiorno delle nevi* (tale è il significato della parola Himalaya), il domicilio degli dei, dalla pianura bassa e bruciata dai calori torridi.

Difatti l'Himalaya non è preceduta da una regione salubre e popolata, come sono le Prealpi e le colline che le fasciano, e rendono ridenti il Varesotto e la Brianza; ma è preceduta da una regione pestilenziale, dove regna sovrana la malaria più terribile, e che ha difeso la montagna più di un esercito formidabile. Questa regione, larga sino a 200 e 250 chilometri nella parte centrale, consta essenzialmente di una catena di colline e di basse montagne, non superiori ai 1500 metri, che gl'inglesi chiamano *Catena anteriore* ed è parallela all'Himalaya propriamente detta. Le colline e le montagne sono tutte o in parte avvolte di masse di ciottoli e detriti, che i ghiacciai e i fiumi travolsero nei tempi geologici lontani verso la pianura; ma mentre i corsi d'acqua più poderosi hanno rotto la linea dei rilievi, quelli più piccoli scorrono in una serie di valli dette *Dhun* (in indiano *valli*) che esistono tra la Catena anteriore e l'Himalaya e filtrano attraverso i ciottoli e le sabbie per andare a ristagnare in un bassopiano argilloso che è il *Terai* o paese umido.

Paludi, cespugli di giunchi, boschetti di acacie, bambù di dimensioni gigantesche, innumerevoli insetti, serpenti velenosissimi, come il naja, elefanti, tigri, bufali, cinghiali, lupi ferocissimi e pochi indigeni coltivatori di granturco e temprati al clima afoso e malsano: ecco quello che si trova nel Terai. Diverso è invece l'aspetto delle *dhun*. Ai cespugli e ai boschetti di bambù e di acacie, succede la foresta tropicale con la sua rigogliosa vegetazione di palme, di alberi di *tek*, di *sâl* (pianta dal legname ricercato), di liane, di felci giganti; ma le fiere stesse che infestano il Terai, popolano la foresta, e la stessa malaria terribile ne flagella le parti più basse, sicchè anche lassù, come nel Terai, l'europeo non può fermarsi senza pericolo e si racconta il caso d'inglesi morti in conseguenza della traversata di queste regioni pestilenziali. Soltanto le *dhun* più alte, quelle sui 1000 metri d'altezza, e dove sono state fatte bonifiche, hanno un clima più sano; nell'inverno vi scendono i montanari colle loro mandre di bufali, gli abitanti stabili vi sono più numerosi e vi si sono fatte grandi piantagioni, specialmente di thè.

* * *

L'Himalaya vera e propria si alza ripida, con masse formidabili, uniformi e compatte, addossate le une alle altre, sino alla cresta che corre nella parte interna della catena, quasi a piombo sulle valli superiori dell'Indo e del Bramaputra (Sam-po), alte più di 3000 metri.

Sulla destra dell'Indo superiore e dello Sciaioc, suo affluente, si rialza la catena del Caracoram, enorme bastione montuoso di settemila metri di altezza media, la cui cresta seghettata fa da spartiacque fra l'Indo e il bacino del Tarim. Il Caracoram è una dipendenza dell'Himalaya.

In tutto il vasto blocco montuoso non si trovano le larghe valli longitudinali che si trovano nelle Alpi; i gruppi, i massicci e le catene sono appena separate da solchi stretti o da insellature altissime e solo eccezionalmente qualche depressione un po' ampia è interposta fra catena e catena nell'Himalaya occidentale. La più estesa e la più famosa di queste depressioni è quella del *Càscemir*, la più bella valle dell'Himalaya, nei tempi preistorici occupata da un lago di 100 chilometri di lunghezza per 60 di larghezza, ora ridotto al piccolo lago Uàlar (33 chilometri per 14); e lassù, a 1600 metri d'altezza, per il clima sano e fresco e per la fertilità del suolo ben irrigato, si addensa una popolazione fitta e sorge la città di **Srinagar**, *la città del sole*, con ben 123 000 abitanti, fra i quali sono gli abili tessitori dei celebri scialli del Càscemir, fatti con le lane di capra importate dal vicino Tibet.

La cima Siniolihun (m. 6879). — Cat. Sikkim (Himalaya). (*Fot. cav. V. Sella*)

Ma la conca del Càscemir è, lo ripetiamo, un'eccezione, come sono un'eccezione i suoi laghi azzurrini, molto rari e piccoli in tutta la catena, al contrario di quello che avviene nelle Alpi dove i laghi sono una delle caratteristiche del paesaggio che ne è tanto abbellito; e per di più anche il Càscemir, come tutte le alte regioni imalaiane, è di difficile penetrazione perchè lo stesso Gihilàn, emissario del lago Uàlar, precipita nella sottostante pianura dell'Indostàn con una serie di orride gole.

Come mancano ampie valli longitudinali, mancano pure nell'Himalaya ampie valli trasversali, quale sarebbe la valle dell'Adige rispetto alle Alpi, e su tutta la fronte della catena è un succedersi di gole paurose, talvolta più simili a tagli netti, larghi pochi metri, nel fondo dei quali spumeggiano i fiumi e i torrenti. Il Bramaputra (nel Tibet Sanpo) e l'Indo superiori dopo aver corso, l'uno ad est l'altro ad ovest alle spalle dell'Himalaya, piegano bruscamente verso mezzogiorno attraverso due profonde spaccature che hanno eroso nella massa montuosa. Quella del Bramaputra è ancora da esplorare, ma quella dell'Indo è ben conosciuta ed è famosa l'orrida bellezza di questa valle trasversale, lunga più di 300 chilometri; nè v'è in Europa nessuna valle montana che si possa lontanamente paragonare a quelle del Satlegi, principale affluente di sinistra dell'Indo e a quelle del Gange e della Giamna, che sono i maggiori fiumi indiani.

Si tratta di pendii granitici, gneissici frequentemente lisci e quasi verticali di 3000 e 4000 metri d'altezza e i fiumi scorrono in abissi di cui non si scorge il fondo. In queste gole, con quei ripidi pendii, le frane sono tutt'altro che rare e cagionano talvolta rovine immense, perchè le valli possono rimanere ostruite e si formano dei laghi i quali, rotto dopo poco lo sbarramento dalla potenza erosiva dei torrenti, si svuotano rapidamente e milioni di metri cubi di acqua e di detriti precipitano al basso. Nel 1762 una frana arrestò il Satlegi nelle gole a nord di Simla. Il fiume cessò di scorrere e si formò un lago della profondità di 120 metri; ma dopo quaranta giorni lo sbarramento fu strappato dal fiume e questo si precipitò nella pianura sottostante con una piena alta più di 30 metri che distrusse la città di Bilaspur.

Le gole e i tagli trasversali scavati dai fiumi che scendono direttamente nell'India, hanno diviso quasi tutta la porzione meridionale dell'Himalaya in frammenti, in blocchi grandiosi che sono quelli che contengono quasi tutte le cime superiori agli 8000 metri che sono anche le maggiori del Globo, mentre le cime della cresta spartiacque, pur elevandosi qua e là sui 7000 metri, si mantengono in generale più basse. Soltanto nel Caracoram la cresta spartiacque supera in più punti gli 8000 metri.

Le cime gigantesche si trovano distribuite in tutto il sistema, dal Dapsang nel Caracoram e dal *Nanga Parbat* (8120 metri), che sorge proprio sull'Indo, alle cime di oltre 7000 metri che sorgono nella porzione orientale la quale tuttavia, essendo soggetta al Tibet, è ancora assai poco nota; ma le più alte, le più famose montagne, quelle che la poesia ha cantato e la religione venera ancora, sono le vette dell'Himalaya centrale ad est del Satlegi, nella regione sorgentifera del Gange e della Giamna: il *Kamet* (7750 metri), il *Badrinat* (6950 metri) e il *Nanda Devi* (7821 metri) alle cui radici, dove pullulano le fonti sacre a Visnù e a Siva, accorrono ogni anno diecine di migliaia di pellegrini bramani; e, più ad est, nel territorio del Nepàl, vietato agli europei, il *Davalaghiri* o Monte Bianco (8150 metri) e il *Morsciadi* (8180 metri) e, proprio a nord della capitale del Nepàl, Catmandù, il *Gosai-than* (8020 metri), l'*Everest* (8840 metri), il *Cancianginga* o Monte dei cinque nevai (8580 metri) e altre cime innominate che i topografi inglesi, misurandole da lungi, hanno designato con semplici numeri. Così l'Everest, per esempio, fu per qualche tempo conosciuto col nome di Picco XV, poi dal Waugh nel 1856 ebbe il nome del colonnello Everest e infine dallo Schlaginweit (1857) quello di Gaurisancar perchè si credette che corrispondesse ad una cima chiamata così dagl'indigeni. Senonchè una recente spedizione (1903) del capitano Wood ha scoperto che il Gaurisancar è distante ben 50 chilometri dall'Everest ed è alto appena 7140 metri.

Le comunicazioni fra il Tibet e l'India, attraverso la cresta spartiacque e la salita nelle alte montagne dell'Himalaya, sono per tutte queste particolarità di configurazione e per l'altezza tutt'altro che facili! Il passo meno elevato dell'Himalaya, quello di Zogi, per il quale dal Cascemir si scende nell'alta valle dell'Indo, sta a ben 3444 metri d'altezza, ma tutti gli altri stanno molto più in alto, e non pochi sono quelli più alti del Monte Bianco. Il passo di Caracoram è il meno elevato della catena di questo nome, eppure ha un'altitudine di 5620 metri; e nella stessa catena il passo di *Mustagh* superato nel 1903 dal signor Honigmann e dal signor Ferber, socio della Sezione di Milano del Club Alpino Italiano, è alto 5800 metri.

I fratelli Schlaginweit nel 1856 superarono un passo, l'Ibi Gamin, situato a 6236 metri d'altezza, nella regione sorgentifera del Gange: ed è questo il più alto passo che si conosca. Di rado però ai passaggi si può arrivare direttamente per la valle nella quale sboccano, perchè questa è troppo ripida e i sentieri per raggiungerli o debbono compiere lunghi giri sui contrafforti più vicini o corrono sul margine di spaventosi precipizi. Nei pressi del Gruppo dell'Everest nel Nepàl, lungo il fiume Bhotia Cosi, il sentiero « è costituito da 775 gradini di pietra, larghi da 25 a 45 centimetri, sostenuti da sbarre di ferro conficcate nella rupe. Il torrente rumoreggia a 450 metri di profondità da questa scala sospesa nel vuoto, ed è raro che le pecore e le capre s'avventurino a seguire l'uomo sui pericolosi gradini ». Soltanto la breccia che il Satlegi, venendo dal Tibet dove nasce, ha aperto attraverso l'Himalaya, si tiene più bassa dei passi che intaccano la cresta e, benchè ripidissima e stretta anch'essa, sarà seguita da una strada fra il Tibet e l'India.

Un'altra causa rende poi difficile le comunicazioni e le ascensioni nell'Himalaya: le nevi abbondantissime. All'altezza alla quale si trovano i valichi o sono coperti da una perenne cappa di ghiaccio, e tale è il caso del passo di Mustagh, o non rimangono altro che poco tempo sgombri delle nevi e ci vogliono quasi sempre montanari e alpinisti sperimentati per affrontarli. Sul colle di Zogi, già ricordato, nevica da ottobre a maggio e nell'agosto un viaggiatore trovò presso di esso qualche metro di neve. Ciò dipende dall'umidità copiosissima apportata alla catena dai venti di sud-est. Al disopra di 4800 metri, che è nell'Himalaya il limite meridionale delle nevi persistenti, il vapor d'acqua precipita sempre in forma di neve, mentre nelle parti più basse, verso il piano, si rovescia con acquazzoni così violenti da fare della regione a sud-est dell'Himalaya, la parte più piovosa del globo.

Così una cappa candida ricopre tutte le parti

Una veduta della Valle Kangbarhen nel Nepal. (Fot. cav. V. Sella).

superiori della catena e dalle enormi quantità di neve accumulata si formano ghiacciai giganteschi che sono superati soltanto da quelli delle regioni polari. Tutte le grandi montagne ne sono avvolte e ve ne sono molti che hanno una lunghezza di 25 e 30 chilometri e nel Càscemir e nel Caracoram anche di più. I più estesi sono i ghiacciai che discendono dai fianchi del Caracoram tanto che d'uno in altro ghiacciaio si potrebbero percorrere più di 200 chilometri. Il ghiacciaio di Baltoro, il più grande di tutti, che fascia i piedi del Dapsang, è lungo da solo una sessantina di chilometri, mentre il più lungo ghiacciaio alpino, quello dell'Hletsch, non arriva a 30 chilometri. E poco meno lunghi sono i ghiacciai di Biafo e di Hispar, esplorati in questi ultimi anni dalle spedizioni Eckenstein e Workman. Crepacci e morene sono in proporzione della potenza dei ghiacciai e formano degli ammassi di 500 e 600 metri di spessore. Gli antichi ghiacciai, i cui detriti sono stati spazzati via dalle acque correnti, avevano uno spessore di ben 1300 e 1400 metri.

Altitudini comparate dell' Everest e del Monte Bianco.

L'Himalaya, come le Ande e come tutte le montagne tropicali (essa si trova tra il 27° e il 31° di latitudine; presso a poco come l'Egitto e l'Algeria), ricetta nei suoi pendii tutte le zone di vegetazione e una grande varietà di animali. Ogni 200 metri d'altezza la temperatura s'abbassa di un grado e la vita deve adattarsi alle mutate condizioni; perciò mentre il piede della catena, dove i calori sono maggiori, è fasciato dalla folta vegetazione tropicale e vi formicolano gli animali più vari, dai grossi carnivori feroci (elefanti, tigri), ai serpenti e agli insetti innumerevoli, le pendici intermedie hanno la flora e la fauna delle regioni temperate, che scompaiono nelle parti più eccelse per dar luogo alla vita intristita delle terre polari in relazione col clima freddissimo delle alte regioni.

La flora tropicale, con tutta la magnifica e rigogliosa sua vita, si spinge sino a 1500 metri d'altezza e fra questo limite e i 3500 metri (1000 metri più in su che nelle Alpi!) vegetano le piante della zona temperata. Vi si trovano allo stato selvatico il pero, l'olivo, il ciliegio, vi sono boschi di castagni, di querce, di ontani, di magnolie, di faggi; e insieme con queste vi allignano una quantità di altre piante che non si trovano in Europa: alberi della cera, thê, pure

Più di 4000m — da 2000 a 4000m — da 500 a 2000m — da 200 a 500m. — Vette superiori a 8000m

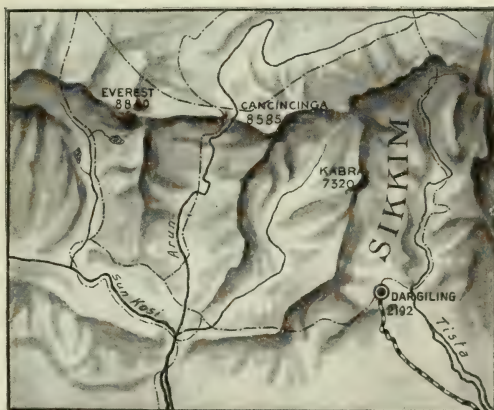
Il rilievo dell'Asia Centrale e l'Himalaya.

Himalaya. — Il Monte Canciangiga (m. 8580). (*Fot. cav. V. Sella*).

selvatico, felci arborescenti, qualche specie di palme e di conifere e cedri come il deodàr, albero sacro per gl'indiani. Nelle foreste della regione di media altitudine vagano buoi e antilopi, lepri, cani e gatti selvaggi, leopardi, martore e linci.

Nella più alta zona di vegetazione, fra i 3000 e i 4800 metri, limite delle nevi persistenti, la vita si fa molto più scarsa; i vegetali si riducono ai salici e ai rododendri e le radure non sono coperte di erba fitta e tenera come è nelle Alpi, ma di un erba ineguale e ruvida troppo corta per formare un prato, troppo lunga per formare un pascolo. Inoltre il tappeto vegetale è lassù interrotto da blocchi di detrito o da ammassi rocciosi e l'aspetto dei pendii riesce grandemente monotono. Anche gli animali sono ristretti di numero e si riducono al bisonte, al bue muschiato, alle capre e ai montoni selvatici, alle marmotte ed alle volpi.

L' Everest ed il Canciaginga.

L'uomo ha modificato e va modificando lentamente la vita spontanea. I montanari dell'Himalaya occidentale coltivano una specie di orzo, il grim, sino a 4000 e 4200 metri d'altezza e, in certe pendici più riparate, sino a 4500 metri, quasi l'altezza del monte Rosa. Poco più in basso, a 3500 metri, si sono portate le coltivazioni di frumento e di albicocchi, un frutto così comune nell'Himalaya occidentale che una parte del bacino dell' alto Indo è detto il Tibet degli albicocchi e delle frutta di questa pianta si fa esportazione. Nelle regioni mediane si vanno diffondendo coll'irrigazione, le coltivazioni di miglio, di canapa e specialmente di thè che già forma una delle risorse più importanti di certe vallate, come quella del Sikkim. Anche la vite si estende, e intorno a Simla è coltivata sino a 2700 metri d'altezza, e così è del gelso che serve per l'allevamento del baco da seta, assai diffuso nel Càscemir. Ma più che l'agricoltura domina spesso nelle valli l'allevamento del bestiame: di capre dalla lana finissima, di montoni

di grande statura che servono anche come animali da trasporto e specialmente di buoi del Tibet o yak, forti e resistenti, per quanto siano difficili ad essere domati.

* * *

Non si pensi però che la popolazione sia densa nell'Himalaya come è, per esempio, nelle larghe vallate alpine. Soltanto il Càscemir ha una popolazione un po' fitta e le valli mediane si vanno ora popolando, colonizzate da piantatori o ridotte a luoghi di villeggiatura; del resto gli abitanti sono radi nella montagna e svariatissimi di lingua e di costumi. Ciò dipende dall'isolamento nel quale ciascuna tribù viene a trovarsi, separata com'è dalle altre dai dorsi di monti altissimi. Nell'Himalaya occidentale, nel Dardistàn e anche nei dintorni di Simla, ogni valle costituisce una republichetta a sè, con linguaggio, usi e religione diversa dalla valle vicina; ma in generale si può dire che il versante settentrionale è popolato da tribù di razza gialla, mentre nel meridionale abitano genti di razza bianca. La razza gialla travalica però a poco a poco anche nel versante meridionale e nei dintorni di Dargiling, nel Sikkim, dove le comunicazioni col Tibet sono più facili, si trovano già popolazioni mongole che, come tutte le altre, si distinguono per la mitezza del carattere, l'allegria, la resistenza alle fatiche e la religione buddista che praticano. I bianchi per lo più sono invece bramanisti o maomettani fanatici, bellicosi, e nel passato hanno dato non poco da fare alle popolazioni della pianura colle loro scorrerie. Sono celebri i montanari del Dardistàn e i Gurcka che ora dal Nepàl, loro paese, vanno a prestar servizio come mercenari nell'esercito anglo-indiano. Montanari dai costumi miti sono invece i Balti che popolano le valli a sud del Caracoram.

L'Inghilterra è riuscita con guerre sanguinose a domare alcune di queste fiere tribù montanare più riottose e le va man mano incivilendo; altre ne tiene tranquille stipendiando i loro capi; ma ha dovuto anche lasciare indipendente affatto qualche Stato, come il Nepàl e il Butàn, che comprendono gran parte dell'Himalaya centrale, accontentandosi di possedere la valle del Sikkim, ottima via di penetrazione nel Tibet. Il Nepàl è chiuso affatto agli stranieri e un solo europeo, il rappresentante del Governo inglese, può risiedere nella capitale Catmandù, piccola città a 1327 metri d'altezza, alle falde dei massicci dell'Everest. L'ascensione alla più alta vetta del globo non potrà perciò essere tentata dal lato meridionale finchè il rajà del Nepàl non conceda il suo permesso; e una spedizione dal lato settentrionale presenta troppe incognite per avere qualche probabilità d'essere condotta a termine.

Nelle medie montagne dell'Himalaya centrale e occidentale, soggette all'Inghilterra, gli scambi civili e la trasformazione delle popolazioni montanare si sono accelerati specialmente intorno alle città di villeggiatura dette anche sanatori; piccole città, poste in posizione elevata e salubre, dove gli impiegati inglesi e gli europei si recano colle loro famiglie a passare l'estate per evitare le malattie che nella stagione calda infieriscono nell'India e che decimano specialmente gli stranieri. Simla e Dargiling, l'una sul Satlegi a 2100 metri d'altezza e la seconda nella valle del Sikkim a 2185 metri, sono i più famosi sanatori che hanno affatto aspetto europeo, anzi inglese addirittura; congiunti ambedue al piano da ferrovie arditissime.

Simla è la capitale estiva dell'impero: Dargiling è celebre invece per la vista che vi si gode dalle più grandi montagne dell'Himalaya.

Himalaya. — Monte Everest (m. 8840).

* * *

In qual parte dell'Himalaya si eserciterà la esperimentata tenacia del Duca degli Abruzzi non è stato ancora fatto manifesto. Si parlò dell'Everest; ma sembra che ne sia stato dimesso il pensiero perchè la spedizione non potrebbe attraversare il territorio vietato del Nepàl nel quale si trova il gran monte. Sarà dunque il Cancianginga (8580 metri) « dai cinque nevai scintillanti », come vuol dire il suo nome, la vetta che sarà tentata dagli italiani? O sarà qualche vetta del Caracoram, il Dapsang stesso, o quelle ignote, ancora da misurare, intraviste dallo Swen Hedin a nord del gran picco? Non si sa. Invero anche la conquista del Cancianginga, benchè terza in ordine di altezza delle conosciute, sarebbe una bella gloria, perchè sino ad ora vi si sono invano appuntati gli sforzi di alpinisti provetti.

Però una spedizione ben organizzata, come sarà quella del Duca degli Abruzzi, potrà sempre dal punto di vista alpinistico superare tutte le gravi difficoltà, e ad ogni modo porterà nuova luce su qualche tratto dell'orografia asiatica.

ASSUNTO MORI.

Fra due litiganti

A Vittorio Corcos, pittore.

Si preparava una nottata d'inferno. Sul tetto lella povera canonica, rincantucciata nel folto l'una boscaglia di sughere, all'ombra d'una chiesuola in rovina e d'un campanile che pareva il fumaiolo sgretolato d'una stamberga di carbonai, sembrava che avessero dato la via un branco di cani arrabbiati che si rincorressero rugghiando; tanto era lo svoltolio dei tegoli, il mugolare del vento e lo scroscio della pioggia sbacchiata dalle folate che si scatenavano sempre più fitte e violente.

In casa ci pioveva come fuori; e i tre ombrelli di famiglia erano in funzione fino da quando, verso il crepuscolo, aveva incominciato quel diluvio. Uno era aperto sul letto di Nappa sagrestano, uno sulla cassapanca degli arredi sacri, e l'altro, quello buono di incerato verde, era aperto sulla testa di prete Filippo il quale, seduto presso al focolare quasi spento, parlava con Nappa che stava accucciato dinanzi a lui, nel canto del fuoco.

Bicchio boscaiolo s'era fermato a dirgli che aveva alzato due beccacce.

Discorrevano dell' Economato dei benefizi vacanti.

— Lo vedrà, signor Priore — diceva Nappa ironicamente, razzolando con le mani fra la cenere per trovare un tizzo acceso da metterlo nella pipa. — Lo vedrà, signor Priore! Lei si sgomenta; ma stia sicuro che quando sarà rovinata una trave e avrà ammazzato o lei, o me, o tutt'e due insieme, manderanno subito ad accomodare il tetto... Il campanile, no! Quello lo faranno restaurare quando avrà schiacciato chi verrà a star quì dopo morti noi.

Prete Filippo approvava con dei movimenti del capo; ma il suo pensiero non era lì. Bicchio boscaiolo, tornando dianzi a buio dalla macchia, s'era fermato a dirgli che aveva alzato due beccacce: una nello scopeto della Cerraia e quell'altra nella palina del Ronco, sotto la Carbonaia vecchia.

Con quelle due beccacce nella testa, prete Filippo sentiva appena lo scatenio della pioggia e del vento; e meno che mai sentiva i lamenti di Nappa. Ma Nappa, molto più occupato della propria pelle che delle due beccacce insegnate da Bicchio, a ogni folata di vento più grossa si faceva il segno della croce e rinforzava la dose del suo malumore contro l'Economo dei benefizî vacanti, malumore che degenerò improvvisamente in una scarica d'imprecazioni furibonde quando un pezzo di mattone - staccatosi dal palco - cadde su l'ombrello verde di prete Filippo, sfondandolo e rasentandogli tanto da vicino la testa che, quattro dita più là, glie l'avrebbe spaccata, ammazzando con un colpo solo, lui e quelle due beccacce che ci aveva dentro. Ebbe la bòtta di schiso sulla schiena, per cui il dolore che ne risentì fu lievissimo, ma tale da

fare scattare anche lui contro l'infamia del direttore d'un uffizio pubblico, il quale, invece di tutelare la solidità delle case di Dio e la vita di coloro che ci stanno dentro, lasciava andar tutto a rifascio per il vergognoso e malinteso risparmio di due o tre maledetti fogliacci da cento.

— Vergogna! Vergogna! Vergogna!

E nel pronunziare per tre volte la parola *vergogna*, il fuoco del suo risentimento si spense; dimenticò perfino l'ombrello sfondato e, ora sorridendo ora aggrinzando in aria di spasimo la fronte, tornò col pensiero alle beccacce insegnategli da Bicchio le quali l'aspettavano: una nello scopeto della Cerraia e l'altra nella palina del Ronco, e che domattina sarebbero state sue, se...

Quanti misteri profondi, quanti dubbi angosciosi conteneva quel *se* da lui pronunziato ficcando gli occhi spalancati addosso a Nappa, il quale ficcò i suoi addosso a lui, fingendo, per amor della pace, di prender parte al suo sgomento, ma scagliando dal cuore, contro quelle due beccacce, imprecazioni feroci quasi come quelle lanciate pochi minuti fa, ad alta voce, contro l'Economo dei benefizi vacanti.

***

Quel *se*, colmo di misteri profondi e di dubbi spasimosi, aveva la sua ragione... Oh, se l'aveva!

A circa tre chilometri di distanza, nella canonica di S. Michele in Bosco, accadeva a quell'ora, press'a poco, quello che accadeva in casa di prete Filippo. Anche là svoltolio di tegoli sul tetto, pioggia in casa, imprecazioni all'Economo dei benefizi vacanti e agitazione per quelle due beccacce segnalate anche laggiù da Galardo, un altro boscaiolo, il quale, nella stessa ora precisa che Bicchio parlava a prete Filippo, raccontava d'aver visto i due ghiotti animali a don Fioravante di S. Michele.

Nei prossi della carbonaia vecchia.

— Ma a don Fioravante avrà detto nulla nessuno di queste due beccacce? — aveva domandato prete Filippo a Bicchio, per accertarsi che l'amico e collega non fosse andato domattina presto, prima di lui, a trovarle. E Bicchio l'aveva rassicurato, con un gesto risoluto, dicendogli:

— Con questa stagione, signor Priore, chi vuole che sia andato fin laggiù a dirglielo? Eppoi stia certo che da quelle parti, oggi, non c'ero altro che io.

Ma Bicchio s'ingannava. Galardo delle Cerbaie, dal poggio di faccia, poco prima del tramonto, le aveva viste passare, le aveva tenute d'occhio e ne aveva scorto, si può dire a pochi palmi, la buttata. Ecco la ragione perchè anche don Fioravante aveva domandato a Galardo:

— Ma a prete Filippo l'avrà detto nessuno di questi due animali?

E Galardo gli aveva risposto:

— Con questa stagione, don Fioravante, chi vuole che sia andato fin laggiù a raccontarglielo?

Bastantemente rassicurati che l'uno non avrebbe rubato all'altro la buona occasione, i due preti si disposero ad andare a letto. Ma nel dubbio, essendo il giorno di poi domenica, tutt'e due, per anticiparsi sul pericoloso rivale, ordinarono che tutto venisse preparato per poter dire la messa almeno una ventina di minuti prima dell'ora consueta.

— E i popolani, signor Priore, brontoleranno? — aveva osservato Nappa a prete Filippo.

— Si lasciar brontolare.

— E con questa stagione, lei s vuole esporre?..

— Datevi pace, via, Nappa datevi pace. D qui a domattina qualche santo aiuterà.

— E con cotesta tosse che, a volte, pare di doverlo vedere rimaner lì soffocato, lei signoria non ha paura...

Prete Filippo si alzò indispettito, agguantò l'ombrello e, dopo averlo chiuso per passare dalla porta e dopo averlo riaperto appena passato con uno sbatacchione all'uscio si chiuse a chiavaccio nella sua camera.

***

Alle cinqu precise, mezz'ora prima del sole, la campana piccola di San Michele in Bosco, con la sua voce di tegolo fesso, suonò il primo cenno della messa. Prete Filippo fece un salto sul letto, s'avventò alla scatola dei fiammiferi e, mentre ne strusciava uno sul muro per accender il lume, con l'altra mano picchiava pugni nella parete per destare Nappa che dormiva nella camera accanto; e con la voce l chiamava, gridandogli che anche lui corresse subito alla campana. Ma in quello stesso momento la campana incominciò prima a cigolar poi a suonare a distesa come se rispondesse sfidandola, a quella di don Fioravante.

Ormai il giuoco era scoperto; e don Fioravante e prete Filippo si vestivano a precipizi perchè non v'era tempo da perdere.

***

Illuminata appena dal primo chiarore del l'alba e da due magre candele, la chiesuola er quasi vuota; e nella sua sonorità, aumentat

da questo vuoto, si udiva spiccato il rapido borbottio di prete Filippo e le risposte secche di Nappa che gli serviva la messa. E fra quel brontolio rintronavano a intervalli i tonfi dei ginocchi battuti sulla predella di legno e le bòtte degli stivaloni ferrati di prete Filippo il quale, sotto al camice, era già armato di tutto punto, compresa la cartuccera, la fiaschetta dell'acquavite e i cosciali di pelle di capra. Bandiera, il vecchio cane di prete Filippo, seduto sulla soglia della porta e tenendo impaziente gli occhi al padrone, ogni tanto si faceva sentire anche lui ora rugghiando a qualcuno che entrava, ora scuotendosi l'umido da dosso e facendo suonare il bubbolo del collare, che spesso era causa di falsi movimenti per i pochi fedeli i quali lo scambiavano col campanello di Nappa sagrestano.

Tutto, però, andava bene; e, nonostante qualche nodo di tosse che gli aveva fatto perdere un tempo prezioso, prete Filippo, in sette minuti, era arrivato all'elevazione.

Il solenne mistero si compieva in un gran silenzio, quando due botte di fucile si fecero sentire a breve distanza. Il bubbolo di Bandiera suonò bruscamente, e prete Filippo che stava inchinato, con la fronte appoggiata sull'altare, voltata la faccia lentamente e senza cambiar posizione, domandò a Nappa, con un filo di voce:

— Da che parte, Nappa, la coppiòla?

E Nappa, senza voltarsi:

— Dallo scopeto della Cerraia.

...*Nobis quoque peccatoribus* ....

....

Dopo dieci minuti prete Filippo era pronto.

***

Il tempo, sul fare del giorno, s'era rischiarato. Dopo un'abbondante nevicata ai monti, s'era alzata una forte brezza di tramontana che, spazzando le nuvole e asciugando il bosco, metteva un po' di buon umore nell'animo di prete Filippo il quale, arrancandosi su per uno scosceso viottolo della poggiata, pensava:

— Il non aver sentito altre schioppettate è segno sicuro che Fioravante ha trovato soltanto la beccaccia della Cerraia. Quella della palina del Ronco, se faccio in tempo, potrebbe toccare a me!

E via, su per quei dirupi, ansando, tossendo e brontolando contro i sassi, contro il cane e contro i vergoni fradici della macchia, che gli impedivano di procedere speditamente sbacchiandogli nella faccia, strisciandogli sul collo e imbrogliandosi alle canne del fucile come per levarglielo di sulla spalla.

Arrivato a un punto dove faceva capo un viottolo che saliva dall'altra forra, prete Filippo si trovò faccia a faccia con don Fioravante. Le loro fisonomie si atteggiarono a un sorriso forzato e, dopo avere scambiato un buon giorno che dal tono delle voci poteva prendersi per un'ingiuria, prete Filippo, rimpiattando la rabbia della gelosia fra una risataccia e un colpo di tosse, osservò:

Bosco di cerri (Cerraia).

— Gamba svelta, eh? don Fioravante. Buon per lei, e Dio gliela conservi!... Dieci anni fa, quella beccaccia, lei non sarebbe stato in tempo a vederla, neanche da lontano.

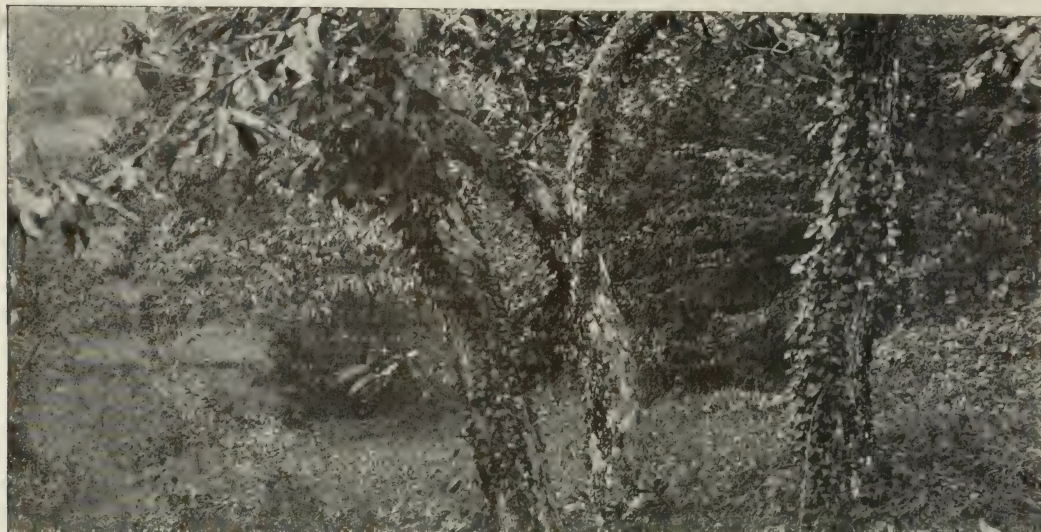
— Quale?

— Via, via, don Fioravante! Si contenti dell'animale, e non aggiunga anche la canzonatura...

— Ma no, caro prete Filippo. L'assicuro che arrivo in questo momento e che non soltanto non ho tirato io alla beccaccia ma che ho tuttora il sospetto che lei... —

Dopo molte spiegazioni e molti giuramenti, furono assicurati che nessuno di loro aveva tirato quei due colpi di fucile.

— E allora, domando io, — esclamò don Fioravante, lanciando un'occhiata minacciosa al poggio della Cerraia — domando io, chi può essere stato?

— Questo è quello che vorrei sapere anch'io! — disse risoluto prete Filippo. — Ma coi discorsi non si cammina, e noi consumiamo qui un tempo prezioso, inutilmente. Qualcuno più sollecito di noi è già passato di lassù e ce l'ha fatta sulla mira! Qui non cade ombra di dubbio... Ma

Bosco di castagni e palina nel fondo.

chi ci assicura, don Fioravante, che la beccaccia non sia sempre viva e sana, lì in quei pressi? Andiamo insieme a cercarla.

— Andiamo.

* * *

Purtroppo la beccaccia della Cerraia era passata da questa a miglior vita! I cani, appena arrivati sul posto, dettero delle braccate furiose e anche qualche accenno a restar puntati qua e là; ma la beccaccia non c'era più, nonostante che in un folto di cerri, dove l'animale era stato a pascolare tutta la notte, fosse un seminio di fatte fresche fresche.

— Se non è morta — disse prete Filippo al suo compagno — lei dev'essere andata di certo a ributtarsi o alla Fraschetta o al Motaio. Andiamo laggiù, perchè qui è tempo sprecato.

— Sarà tempo sprecato anche laggiù! — esclamò don Fioravante, con voce di sgomento.

— Perchè?

— Venga qua, prete Filippo. Venga qua a vedere, e si persuada.

E gli accennò alcune penne attaccate a una marruca ed altre fra l'erba dove, evidentemente, la beccaccia aveva sbacchiato cascando.

— Allora è finita e ce ne possiamo andare — sospirò prete Filippo.

— Sembra anche a me che non ci resti altro da fare — disse don Fioravante, dando un'occhiata all'orologio.

Ma, nè l'uno nè l'altro aveva voglia d'andarsene. Nessun tiro s'era sentito dalla parte del Ronco. Dunque la beccaccia della Carbonaia vecchia doveva esser sempre lì ad aspettare che qualcuno s'occupasse di lei.

Prete Filippo credeva che don Fioravante non sapesse nulla di quella beccaccia, e don Fioravante credeva lo stesso di prete Filippo. E tutt'e due, con la speranza che l'altro se n'andasse, stavano lì a girellare distratti e a chiacchierare del più e del meno, senza averne voglia.

— Ma la bufera di stanotte!

— Un'inferno.

— E a lei ha fatto molti danni?

— Una vera rovina! Il tetto della canonica me l'ha ridotto un campo lavorato e mi piove in casa come fuori. Alla chiesa m'ha portato via un pezzo di gronda, e m'ha sconquassato e rotti tutti i vetri alla finestra del Coro, che Nappa, iersera, s'era scordato di puntellare con lo scaleo... E a lei?

— Press'a poco lo stesso. Le finestre me l'ha rispettate, ma quel trabiccolo di campanile ha avuto le sue!... Se n'è accorto, prete Filippo, che stamani ho sonato a messa con la campana piccola?... Noo?... A forza di frustate d'acqua e di scossoni di vento, si sono smosse le pietre a un pernio della campana grossa, ed è rimasta lì in bilico, che è stato un vero miracolo se non c'è cascata sulla testa quando siamo andati per suonarla.

— Ma se almeno ci fosse da sperare in un sollecito restauro da quei birboni dell'Economato!..

— Sì, permicio baccone, son lì che vengono! Anche giovedì passato, quando ne parlai a Monsignore... sa che cosa mi disse Monsignore? Aprì le braccia, mandò un sospiro e non mi disse nulla.

— Canaglia! Ladri! Se li mangiano tutti per sè quegli eretici! e noi, poveri diavoli...

— Ma oggi scrivo a quel figuro dell'Economo, e, se gli scrivo io, vedrà che qualche cosa nasce!

— Bravo don Fioravante! E, se fossi in lei, anderei subito a casa a scrivere e gli manderei un espresso perchè avesse la lettera in giornata.

— Vada a scrivergli lei, prete Filippo, a quell'assassino.

— No, lei, lei! lei che si sa spiegare meglio di me; lei, don Fioravante, vada a scrivergli lei, e non metta tempo in mezzo perchè con quella canaglia...

Il tonfo d'una schioppettata, che troncò a secco la disputa, venne dalla parte della Carbonaia vecchia. I due amici si guardarono in faccia allibiti, e s'avviarono in fretta da quella parte.

* * *

Un bell'uomo, alquanto in là con gli anni ma d'aspetto sano e forte, fumando una magnifica pipa di spuma, stava seduto sopra una pietra spianata e asciutta presso la Carbonaia.

Era vestito con signorile eleganza, ma non da cacciatore. Di cacciatore non aveva altro che il fucile e grosse scarpe di vacchetta.

Quando vide i due preti sbucare dal folto, si alzò e andò loro incontro, sorridente. Ma i due preti non risposero a quel sorriso. Don Fioravante, guardando arcigno due code di beccaccia che gli scaturivano dalle due tasche della giacca, gli domandò:

— Che l'ha tirata lei quella schioppettata di poco fa?

— Sì, mio signore; e guardi...

— Anche quelle due di stamattina presto?

— Anche quelle due. E guardino, signori, le strane combinazioni! Io non sono andato mai a caccia altro che per mero caso, come oggi; non ho, come vedono, un cane; non conosco i luoghi... eppure, guardino! ho inciampato alla ventura due beccacce, ed eccole quì, per loro disdetta, morte e stecchite come se fossero capitate fra i piedi d'un cacciatore e d'un tiratore di prim'ordine.

Prete Filippo e don Fioravante non aprivano bocca. E quel signore continuò:

— Le offrirei volentieri a loro perchè, da quel che mi sembra, loro erano appunto venuti qui per farne ricerca; ma compatiscano la mia debolezza: ho la vanità di farmi onore coi miei ospiti, quei buoni signori del Mandraccio, i quali, jersera, risero tanto alle mie spalle sentendo che stamattina, tempo permettendolo, sarei venuto col fucile a fare una girata per queste boscaglie... Non so se il mio orologio vada bene... Che ore saranno, signori?

— Le nove — rispose asciutto prete Filippo, dando un'occhiata al suo chiocciolone d'argento e un'altra alle tasche dell'incognito usurpatore.

— E allora — aggiunse, quel signore — bisogna che mi affretti perchè sono aspettato e debbo recarmi alla stazione. I miei rispetti, signori; buona salute e buona caccia.

***

Il sinistro augurio di *buona caccia* fatto da quel signore con la perfetta ingenuità di un profano, turbò così gravemente i due amici che, sconsigliandoli di andare in cerca inutilmente d'altri animali, li fece determinare a tornarsene a casa a spron battuto.

***

— E non s'è saputo chi fosse! — esclamò prete Filippo, dopo un mezzo chilometro di silenzio.

— Io non glie l'ho domandato perchè m'aspettavo che glielo domandasse lei.

— E io sono stato zitto perchè credevo che, da un momento all'altro, volesse domandarglielo lei.

— Una brava persona, di certo! — osservò don Fioravante. — Quelle fisonomie lì non falliscono. Ha sentito? Ci avrebbe anche regalato volontieri quelle due beccacce, se... Begli occhi sereni! Bella faccia di galantuomo! Che bella presenza!... Noi, però, siamo stati con lui un po' troppo duri e scorzoni; e, in verità, ora che ci ripenso, me ne dispiace... me ne dispiace proprio di core... Ma chi è bono di padroneggiarsi in simili casi?

— Sa, don Fioravante, chi dev'essere quel signore? — lo interruppe prete Filippo, sicuro del fatto suo — dev' essere, di certo, lo zio della sposa del signor Clemente!

— Bravo prete Filippo! E' lui! Lei ci ha dato dentro! E' lui, senza dubbio! Si ricorda quando ce ne parlò Giannino delle Frane... *Un bell'uomo, alto... con una bella barba...* E' lui positivo, e ci farei scommessa!... Ragione di più per rimediar presto la cosa, con quei signori del Mandraccio. Oggi, dopo vespro, appena scritto a quel covo di dannati, vado a impostar la lettera al crocevia di Pietreta, e di lì salgo a salutare quei signori e a fare le mie scuse.

— Non si potrebbe andare insieme, don Fioravante?

— Si figuri!

***

Il bell' uomo alto, con quella bella barba e con quei begli occhi sereni, era il cav. uff. Temistocle Spunzoni, economo dei benefizi vacanti.

Dianella, Marzo 1909.

RENATO FUCINI.

— Che l'ha tirata lei quella schioppettata di poco fa?

SANTA CATERINA DA SIENA

Ecco un titolo che farà sgranare tanto d'occhi ai nostri lettori, i quali ci chiederanno con palese inquietudine se le colonne di questa Rivista siano per diventare il ricettacolo dei panegirici ai santi del calendario.

Ritratto autentico di S. Caterina, dipinto da Francesco Vanni. Siena. Chiesa di S. Domenico. *(Fot. Alinari).*

Lungi da noi un simile affliggente proposito; ma è giusto tuttavia convenire che il calendario — questo grande quadrante della vita che con vicenda quasi immutabile, anno per anno, numera i giorni, le settimane ed i mesi e rinnova il sentimento delle ore che furono di festa o di lutto alle generazioni vissute prima di noi — non ha poi del tutto smarrito la sua funzione ed il suo significato nemmeno in questo modernissimo e scettico secolo.

Invano noi ci sforziamo sovente di non riconoscere la validità delle sue ingiunzioni; ve ne saranno pur sempre di quelle a cui la pratica della nostra vita ed il nostro spirito stesso non potranno a meno di sottostare. Poichè il calendario è la voce viva e venerabile della tradizione e sposa il volgere delle stagioni a mille nostre opere, abitudini e memorie care.

Provatevi, per esempio, se vi riesce, a ribellarvi alla solennità del Natale od a quella di Pasqua, che il lunario segnala e decreta con incontrastata autorità!

Roma. - Chiesa di S. Clemente. - Il supplizio di S. Caterina del Masaccio. *(Fot. Alinari)*

Imponetevi pure di cancellare dalla vostra mente fin l'eco delle credenze infantili che nuovi convincimenti abbiano distrutte, tentate anche di isolarvi dalle manifestazioni periodiche alle quali quella tal data riconduce i vostri contemporanei più o meno osservanti; ma non riuscirete mai a sottrarvi dall'onda irrompente di mille ricordi che si insinueranno in voi traverso lo spiraglio inconscio dei sensi, o con l'osanna trionfale delle campane, o con la bianca maestà dei paesaggi invernali o con la gaiezza dei mattini limpidi e scintillanti, profumati di viole e di biancospino.

Per l'appunto il mese di aprile reca anche quest'anno la festa di S. Caterina...

E qui si riaffaccierà ai lettori una interrogazione insistente. Quale nesso esiste fra la gentile Patrona senese e la materia di questa *Rivista* turistica?

La parentela v'è e neppure in grado tanto remoto. D'altronde sarebbe disciplina meno piacevole degna il turismo, se non abbracciasse in sè e non si ricollegasse a tanta parte dello scibile ed a sì gran copia di fatti accaduti.

A proposito di santi, un insigne storiografo italiano, Gino Capponi, formulò questa sagace e profonda sentenza:

« Lasciarono i Santi a chi bene guardi non poca impronta del tempo loro, dal quale poi trassero quasi la forma articolata del verbo che in essi dall'alto spirava: e chi ci desse per ogni secolo, fatte a dovere, una o due vite di certi Santi che in quello vissero, io credo avrebbe più addentro che non si soglia per altri libri, mostrato l'indole di quel secolo ».

Orbene, Santa Caterina nacque e visse la maggior parte de' suoi giorni in una città che ancor oggi è tutta una glorificazione di nobilissima arte e di pura armonia — virtù queste che si infusero nella ispirata giovinetta e presero in essa personalità umana per riverberarsi in seguito dalla sua figura e dalle sue opere in nuovi tangibili capilavori i quali s'aggiunsero al tesoro inestimabile del nostro patrimonio artistico.

Del resto non è la prima volta che il suo nome ricorre in questa nostra pubblicazione.

Or fa un anno appena, un nostro socio, ciclista per la pelle, proponeva ai proprî colleghi... in bicicletta, di scegliere fra i Beatificati del sommo Empireo una valida avvocata nella persona di Santa Caterina, onde sapere a chi raccomandare l'anima ed il corpo nelle brevi angoscie degli inevitabili capitomboli.

Si voleva però, se non erro, alludere ad un'altra Santa Caterina, di cui le pie e miracolose gesta si narra abbiano riempito di meraviglia e di fede le genti vissute sotto il dominio di Massimino Daia sul principio del IV secolo dell'Era.

Stando a ciò che dicono i biografi, questa Santa fu arrestata dai persecutori del Cristia-

Siena. - Chiesa di S. Domenico. Cappella di S. Caterina circondata dai famosi affreschi del Sodoma.

nesimo ed affinchè abiurasse, venne sottoposta al tormento della ruota e finalmente — tornato vano ogni tentativo di farle rinnegare la propria fede — decollata con un gran colpo di spada.

La ruota che suggerì al nostro ricercatore di simboli protettivi il parallelo con la bicicletta, — parallelo... di assai poco buon augurio, a dire la verità — era un piano circolare di legno munito alla periferia di uncini destinati ad orribilmente lacerare le carni della paziente.

Ma la fede (sia pure nel velocipede) ha sovente di queste strane contraddizioni. Per citarne una delle moltissime, ricorderemo che S. Lucia è protettrice degli occhi (riconosciuta perfino nelle locuzioni proverbiali), pel fatto solo che... era stata accecata.

A voler essere spigolistri ci sarebbe da osservare che gli atti ed il martirio della vergine alessandrina parvero piuttosto sospetti a molti scrittori ecclesiastici e che il famoso strumento di tortura che si diceva racchiuso dentro una cassa nella cattedrale di Bourges; perdette alquanto del suo mistico fascino, allorquando nel 1562 apparve alla luce del sole per opera di alcuni ugonotti, in apparenza d'una piccola ruota di foggia curiosa, sulla quale era incisa questa leggenda discretamente enigmatica e piuttosto profana:

Quand cette roue tournera
Celle que j'aime m'aimera.

Ma noi non vogliamo dare al nostro fervido ciclista il dispiacere di distruggere la sua fede e non abbiamo quindi nessuna difficoltà a concedere che la Santa protettrice dei filosofi, nell'infinita bontà che caratterizza i martiri, possa anche prendere sotto la sua speciale tutela coloro che di due ruote congegnate si servono per il più piacevole ed igienico degli spassi — e lo faccia in memoria di quella ruota da cui essa ricevette — se son vere le cronache — sì mortale travaglio. Tanto più che nel vigoroso quadro del Masaccio esistente tuttora nella Chiesa di S. Clemente in Roma, quadro rappresentante la tortura di S. Caterina da Alessandria, le ruote sono due e poste una innanzi all'altra sì da offrire una lontana impressione di quelle macchine chiamate *draisiennes* e *velociferi*, che furono progenitrici del moderno cavallo d'acciaio, e delizia e croce dei nostri bisavoli.

Comunque — lo abbiamo annunciato in principio di questo nostro scritto — non è della protettrice del ciclismo che qui intendiamo trattare; ma bensì di quella Caterina da Siena la cui storia, pur essendo avvolta in una gentile atmosfera di leggenda, si concreta positivamente in documenti dei quali anche i critici più arcigni e diffidenti sono costretti a riconoscere l'autenticità.

Se si pone mente alla parte importantissima ch'ella ebbe nell'aggrovigliata e tempestosa politica del suo tempo, se si tien conto della irresistibile suggestione morale e pacificatrice che esercitò nella sua città ed in tutta Italia con l'ardente eloquenza dell'apostolo e con l'esempio eroico della carità, dell'amore e del perdono, non ci sarà fatica convincerci che l'umile figlia del tintore Benincasa fu tra le più vaste menti di quel secolo che vide Dante e Petrarca e certo l'anima più grande. Ma precisamente perchè umile e donna, perchè plebea ed indotta, questa creatura a cui l'istinto aveva insegnato le vie più riposte del cuore umano, è qualche cosa di più e di meno di una individualità determinata: essa è l'esponente psicologico della più nobile corrente di pensiero collettivo che si sprigionava da quell'immenso crogiuolo di passioni e di idee che era l'Italia alla vigilia della Rinascita: essa è la personificazione di quell'aura di poesia e di euritmia che aleggiava in quei tempi

sugli spiriti e sulle forme, l'espressione vivente di quel diffuso ed intenso bisogno di preghiera che traducevasi in sublimi inni marmorei d'architettura, in sogni divini di colori, in animatrici carezze di scalpelli.

Nessuno si curò direttamente di svegliare nel petto di quella bimba dallo sguardo precocemente pensoso e nostalgico quella fiamma di passionato misticismo in cui ad alcuni studiosi d'antropologia — nostri contemporanei — parve di ravvisare chiari indizi di un morboso squilibrio dei sensi; nessuno si sforzò di persuaderla che la sua missione a questo mondo era di rinunciare a tutte le gioie della esistenza per consacrarsi, col più solenne disprezzo dei propri bisogni, al bene de' suoi simili ed alla redenzione delle loro colpe. Ma fu la voce suadente di tutte le cose che la circondavano, fu il genio indigete di quei colli, sorrisi da un cielo mite e quasi perennemente turchino, fu lo spirito di quelle campagne che gli ulivi coprono d'un bianco manto d'innocenza, ed i vigneti adornano a trionfali festoni, furono i sereni e malinconici autunni, le primavere fiorite, le tenere albe ed i vesperi di viola, che la indussero a ripensare lungamente alle sacre leggende ed all'intimo senso delle strofe e delle preci di che allora componevasi la letteratura del popolo ed i racconti dei novellatori.

Siena. - Cattedrale. - Libreria Enea Piccolomini. Piccolomini canonizza S. Caterina da Siena. Pinturicchio. (*Fot. Alinari*).

L'aspetto di Siena — che un poeta toscano, il Marradi, ha definito *la città dei sogni* — stendente a ridosso dei poggi su cui è costruita la processione dei suoi palazzi rosso-cupo dalle sagome poderose ed austere, ma dalla linea d'assieme impeccabilmente armonica, l'aspetto di Siena con la schiera delle sue torri sboccianti sullo stelo snello ed eretto le loro corolle di merli, quasi fiori giganteschi e vermigli esalanti al cielo sospiri argentei e velati di campane, Siena con le sue fonti monumentali, col suo bel duomo candido e leggero come una visione d'angioli, aveva contribuito — insieme al resto — a formare quello stato d'animo particolare, quella pia esaltazione che si stampò profondamente e le rimase incancellabile nell'indole di lei.

Che cosa era infatti quello spirito assetato di perfezione superumana, se non uno spontaneo germoglio che una flora magnifica e complessa di pensieri e di sensi d'arte, aveva generato?

In quel secolo in cui gli istinti superiori traevano ispirazione dalla fede religiosa e nel quale gli slanci collettivi dei cuori verso la divinità si materiavano per concorde e quasi inconsapevole gesto delle folle nella gloria e nella grazia delle cattedrali, Caterina Benincasa uscì foggiata dalla matrice dei tempi e dei luoghi come il più superbo simbolo di bellezza spirituale, la più perfetta opera d'arte di un popolo geniale.

Era in lei l'effetto della malia conquistatrice che il severo tempio di S. Domenico esercitava, dominando dall'erto poggio la gaia contrada dell'*Oca* in cui essa era nata; in lei era l'influsso penetrante delle parole e della vita del Poverello d'Assisi, il monaco poeta che aveva dato, nel suo amoroso ottimismo cristiano, personalità ed accenti umani agli animali ed agli oggetti inanimati — ed ella infine parlava la favella senese pura e melodiosa al pari della liquida vena sgorgante dalla sua Fontebranda.

Appare quindi logico che in un simile temperamento ogni impeto d'odio, ogni atto selvaggio di violenza, ogni spettacolo di sangue, ogni volgarità peccatrice dovesse avere una acuta riper-

cussione dolorosa, paragonabile ad una brutale dissonanza scoppiata improvvisamente in una sinfonia di accordi sommessi.

E tali stonature si producevano nel suo squisito e vibrante organismo non soltanto per riflesso di una tendenza paganamente epicurea che si andava alimentando e propagando dai giocondi focolai delle *Congreghe*, le quali erano allora in Siena in numero superiore che non fossero in tutta Italia; ma anche e sopratutto per causa delle barbare lotte fratricide che desolavano la città e l'intero Paese.

Una vampata iraconda di discordia pareva allora incendiare inestinguibilmente le regioni, i borghi, le famiglie, gli individui singoli e li avventava con rabido accanimento a distruggersi a vicenda.

In Siena lo spirito fiero e combattivo della popolazione, divisa come d'altronde è ancora oggidì, in Contrade, aveva generato fazioni le quali erano di continuo agitate da irrequietudini ambiziose e da profondi e micidiali rancori. Bastava un incidente, un frastuono, il rombo di una campana suonante a raccolta, perchè tutti uscissero nelle vie, perchè le spade ed i pugnali balenassero, perchè s' incrociassero le alabarde. Il sangue scorreva, le piazze erano mutate in campi di battaglia, le viuzze oscure e tortuose, le *piaggette* ripide, diventavano punti strategici per imboscate; la strage seminava i cadaveri a mucchi sui lastricati.

Ed allora fra il furore tragico dei colpi, fra il clamore delle bestemmie e dei gemiti, si vedeva avanzare un'esile e pallida fanciulla vestita del rozzo abito delle Mantellate, stendendo le mani fra i combattenti imbestialiti e scongiurando la pace in nome di quel Dio che aveva dato il sangue per la fratellanza degli uomini e che era morto con parole di perdono sulle labbra.

Quel messaggio di mansuetudine recato da una povera femminuccia in mezzo alla mischia mortale, appariva cosa tanto straordinaria, e sì forte era il grido d'amore contenuto nelle invocazioni della religiosa, che il più delle volte gli uomini ne rimanevano colpiti, gli animi si placavano, cadevano le ferocie e le armi, e gli avversari finivano col tendersi amichevolmente le braccia.

« Amatevi, amatevi, amatevi insieme ed esultate, poichè il tempo della state ne viene ». Questo concetto che ricorre sì spesso negli scritti della Santa e che deve aver costituito, per così dire, il *leit-motiv*, della sua predicazione pacificatrice, può parere a taluno un po' strano, sopratutto come esempio d'argomentazione deduttiva; ma se ben si riflette esso ne porge la definizione precisa della sublime coscienza che l'aveva dettato.

« La state ne viene »; è la primavera dolce di Toscana che schiude un gentile connubio d'armonie fra il cielo e la terra, è questo incanto del creato che fa spuntare i fiori dal suolo, le visioni d'arte negli intelletti e le divine forme dalle mani sapienti dei

1. Siena. Chiesa di S. Domenico, S. Caterina cade tramortita dopo ricevute le stimmate. Sodoma — 2. Siena. Accademia di Belle Arti. S. Caterina riceve le stimmate. Mecherino. (*Fot. Alinari*).

Siena. Scalone posteriore esterno del Duomo che ricorda una leggenda di S. Caterina.

maestri: — ed alla fanciulla senese pare che non mai come in questo tempo la barbarie criminale debba offendere l'anima nostra, non mai come in questo periodo l'anima nostra debba essere occupata interamente dalla gioia sacra d'amare.

Ed ecco questo linguaggio che nessuno le aveva insegnato, ma che zampillava istintivo dalle profondità della natura circostante e dal desiderio inconsapevole d'una stirpe stanca di lotte e di sangue, a poco a poco si fa strada nello spirito dei concittadini.

La modesta monaca di S. Domenico diventa una Santa per i poverelli, un personaggio per i grandi.

I suoi precetti trovano dei seguaci che ne aiutano la divulgazione, la sua facondia trascina le turbe, gli atti della sua carità ardente e coraggiosa circondano la sua immagine d'un potere taumaturgico che le vien attribuito dalla riconoscenza di mille beneficati.

Anche oggi si mostra al visitatore di Siena un gradino della alta scala che sale da piazza S. Giovanni alla parte esterna e posteriore della Cattedrale; questo gradino ha l'orlo sfaldato come da un colpo di piccone. E chi v'accompagna vi racconterà la delicata leggenda che la tradizione popolare ha costruito su quella mutilazione marmorea. S. Caterina, nell'epoca in cui più infieriva la pestilenza che desolò la Toscana nella seconda metà del secolo XIV, recava ad un malato quel poco che le sue risorse consentivano: quel giorno non aveva altro che un uovo. Scendendo la rapida gradinata le mancò ad un tratto un piede e volendo ad ogni costo salvare quell'uovo che forse rappresentava ogni sua ricchezza ed ogni speranza di nutrimento e di salute per l'infermo che aspettava, alzò il braccio e cadde prona con la faccia sulla pietra. In quel punto la pietra si ruppe...

Ma questa è poesia di popolo: passiamo rapidi alle attestazioni della storia.

Pisa, Lucca, Firenze erano esse pure lacerate da interne discordie: la fama di S. Caterina era corsa anche in quei luoghi ed i più saggi cittadini sollecitarono la già popolare fanciulla a recarvisi per esercitarvi il potere del suo grande ministero di pace.

Essa v'andò e dovunque passava, un commosso flutto di bontà entrava nei petti fin'allora infuocati di sdegni e di vendetta: le inimicizie più acerbe ed indomabili cedevano al mite sentimento della riconciliazione.

Qui incomincia la illustre missione politica della Benincasa. Si fa strada in lei il desiderio di operare per la restaurazione della Chiesa, debole, divisa, minacciata da ogni sorta di nemici e screditata dagli scandali della corte avignonese, contro cui tuonavano invano le roventi apostrofi di Francesco Petrarca.

Il Papato si trovava in esilio dopo l'onta di Filippo il Bello e Roma, capitale del mondo e sede di Pietro, era stata privata del Pontefice.

Roma non si riconosceva più: abbandonata a sè, sembrava che avesse dimenticata la sua grandezza: gli antichi monumenti cadevano in rovina, le basiliche andavano distrutte per ignavia ed ignoranza della popolazione ormai ridotta a 20 000 persone: per le vie sudicie e miserabili cresceva l'erba e pascolavano gli animali incustoditi. Ahimè, la città orgogliosa dei Cesari che aveva dominato la terra con le armi e col pensiero ispirava ora un senso di tristezza e di desolazione.

E Caterina s'impietosì di quell'abbandono d'uomini e di cose, di quella decadenza dell'Italia cattolica. Si recò ad Avignone e tanto implorò, tanto pianse, tanto premette sull'animo ondeggiante di Gregorio XI, che riuscì a farlo partire alla volta d'Italia ed a restituire l'antico lustro a Roma e la necessaria dignità al Papato.

Noi non vogliamo considerare le conseguenze d'ordine storico e politico che da questa impresa diplomatica derivarono al nostro Paese ed all'Europa intiera: le quali sono indubbiamente incal-

Siena. Casa ove nacque S. Caterina.

colabili. Ma ci limitiamo a far presente al nostro pubblico di turisti che senza l'intervento di S. Caterina forse i Papi avrebbero continuato a risiedere ad Avignone e la nostra Roma oggi non sarebbe altro che una necropoli non molto dissimile dalle borgate etrusche sparse nella Toscana e nell'Umbria. Molti monumenti dell'età classica sarebbero probabilmente scomparsi, seppelliti e dissolti dall'oblio o travolti dal vandalismo degli inconsapevoli.

Per lo meno il turista d'oggi non potrebbe certo ammirarvi i prodigi d'arte che il genio del Rinascimento ed il fasto dei papi vi portarono in seguito.

Noi ci fermiamo qui, poichè non è nel nostro assunto di tracciare una biografia della persona che abbiamo voluto ricordare. Diremo solo che Siena serba anche attualmente, dopo tanta onda di secoli, nella fisonomia de' suoi edifici e de' suoi quadri, nel paesaggio e perfino nel cielo che l'avvolge, un'eco vibrante di quello spirito soave che da quella città era uscito come una legittima figliazione d'arte.

Ancora nei quadri potenti del Sodoma, nelle figurazioni piene di leggiadro movimento cui tracciò e colorì con gusto raffaellesco il Pinturicchio, nella intensità che impronta le opere del Mecherino, nell'autentico ritratto dipinto dal Vanni, donde discende tanto fascino di misticismo e tanta suggestione di purità — spira e rivive il dolce fantasma di Caterina Benincasa e ad esso s'intona tutto l'ambiente della città che può dirsi un vero e proprio museo di Medioevo e di Umanesimo italico.

Siena. Cattedrale. S. Caterina del Neroccio. (*Fot. Alinari*).

Cambiano attraverso i tempi i pensieri degli uomini; la fede e le illusioni delle moltitudini mutarono oggetto dalle età che noi abbiamo rapidamente evocate; ma ciascun paese ha un'anima che si mantiene e sfida vittoriosamente i secoli, un'anima che sentiamo un giorno o l'altro nei momenti solenni della nostra vita ridestarsi in fondo noi stessi.

L'anima di Siena è S. Caterina.

Abbiamo voluto rilevare questa nostra impressione ed interpretazione perchè ci parve non del tutto paradossale e perchè riguarda una regione consacrata dalla bellezza all'ammirazione del turismo intellettuale.

SILIO CARPANI.

Stato di pubblicazione della Carta d'Italia del Touring.

4 Fogli nel 1906, cioè: Torino, Milano, Venezia Genova; sono in vendita a L. 2.

8 Fogli nel 1907, cioè: Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze; sono in vendita a L. 4.

8 Fogli nel 1908, cioè: Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Siracusa, Catania; sono in vendita a L. 4.

Il blocco dei *venti fogli* è in vendita al prezzo speciale di L. 10 (L. 20 pei non soci).

Tuttavia, è bene ricordare che i Fogli di Cefalù e Catania, annunciati come pubblicati, non vennero ancora distribuiti, la loro pubblicazione essendo stata ritardata in causa dell'avvenuto trasloco dell'Istituto De Agostini, costruttore della Carta, da Roma, alla nuova Sede di Novara la quale per essere più vicina a Milano, è meglio indicata pel sollecito compimento della nostra Carta.

I soci del 1909 riceveranno durante l'anno i seguenti otto fogli:

Ravenna-Pesaro che completano la Valle Padana e si appoggiano ai fogli di Venezia, Firenze ed Arezzo già pubblicati.

Sciacca e Caltanisetta che col Celalù. Catania ed Etna già pubblicati terminano quasi completamente la Sicilia.

Cuneo e Macerata di cui il primo appoggiato ai fogli Torino e Genova già pubblicati formano l'Appennino ligure e di buona parte delle Alpi Marittime e il secondo appoggiato ai fogli Pesaro, Perugia e Roma già pubblicati completano l'Umbria e gran parte delle Marche.

Chieti e Orbetello di cui il primo completa l'Abruzzo e il secondo la Maremma Grossetana.

Alla fine del 1909 dunque si può ritenere complessivamente che, all'infuori della cerchia alpina propriamente detta (cioè dell'alta montagna) sarà finito di pubblicare l'Italia del Nord fino a Napoli e parte anche la Sicilia, salvo l'estremità nord-ovest ove si trova Palermo.

Una nuova grande pubblicazione Cartografica dell'Istituto Geografico Militare.

L'Istituto Geografico Militare nostro ha dato in luce in questi giorni, dopo alcuni anni di preparazione laboriosa, i primi dieci fogli di una nuova Carta d'Italia al 200 000. Carta da lungo tempo preannunciata e di cui i primi campioni furono presentati al Congresso Geografico di Venezia dello scorso anno. Se fossero persistiti i propositi del Comando dello Stato Maggiore Generale (retto precedentemente dall'ora defunto gen. Saletta che aveva dei punti di vista assai restrittivi) questa Carta sarebbe probabilmente rimasta nell'ambito esclusivamente militare; invece ora l'Istituto Geografico Militare è autorizzato a metterla in vendita ai privati. Ce ne rallegriamo, poichè la produzione cartografica italiana è già tanto scarsa che se le si sottrae anche quella dell'Istituto Geografico Militare troppo poco ne resta.

La Carta si comporrà di 91 fogli, col campo disegnato di circa cm. 40 × 38, che saranno posti in commercio al prezzo di L. 2 ciascuno.

Circa la probabile durata della pubblicazione non è possibile fare oggi una previsione, come neppure è possibile stabilire l'ordine di successione che sarà tenuto per la pubblicazione dei singoli fogli, perchè questa Carta, allestita sopratutto per scopi militari, sottopone anche l'intensità della sua pubblicazione alle necessità militari, che possono richiedere dall'Istituto diverso lavoro. E' però probabile, a giudicare dai prodromi, che la pubblicazione andrà piuttosto a rilento.

La nuova Carta al 200 000 deriva da quella al 100 000 dell'Istituto e ciascun foglio rappresenta un trapezio sferoidico di 1 grado di longitudine per 40 minuti primi di latitudine.

La rappresentazione del terreno è fatta mediante curve tracciate all'equidistanza di 100 metri coll'aggiunta di un'ombreggiatura a sfumo a luce obliqua e di numerose quote altimetriche. Gli elementi planimetrici assai numerosi furono però scelti in modo da rispettare la chiarezza della Carta.

Per la rappresentazione dei centri abitati si adottarono sette segni diversi, corrispondenti alla loro classificazione secondo la popolazione dei centri medesimi. In massima per gli abitati di popolazione superiore ai 2000 abitanti si rappresentò la città od il paese colla sua pianta convenientemente ammassata. Per le città superiori ai 50 000 abitanti la rappresentazione fu limitata alla pianta medesima; ma per quelle di popolazione inferiore si credette opportuno di inserire nel centro della piantina dei circoletti di diversa dimensione, atti a distinguere gli abitati aventi rispettivamente una popolazione tra i 50 e i 25 000 abitanti, e così fra 25 000 e 10 000 e fra 10 000 e 2000 abitanti.

Per i centri di popolazione inferiore ai 2000 abitanti la rappresentazione fu limitata ad un solo circoletto di diversa dimensione a seconda che si tratti di comuni o semplici borgate o gruppi di case. Inoltre dei piccoli segni particolari furono usati per distinguere gli edifizi isolati ed i santuari.

Come d'uso furono adoperate scritture differenti per indicare le città capoluogo di provincia, di circondario, di mandamento, i comuni e le frazioni.

La rete stradale presenta certamente in questa Carta un'ardita innovazione, molto pratica ed assai raramente applicata tranne in carte speciali, cioè le strade sono classificate secondo la larghezza. E' quella stessa innovazione che dal Touring fu adottata nella Carta Automobilistica al 650 000, ma spinta qui, poichè la scala lo consente, ad un grado assai maggiore di dettaglio. E cioè sono in rosso e a doppia linea le rotabili di larghezza superiore a sei metri, distinguendo col solito segno dei così detti paracarri, cioè con puntini esterni alle due linee parallele, quelle di larghezza eccedente gli otto metri. Le rotabili di larghezza inferiore ai sei metri sono in nero e distinte in strade in pianura segnate con doppia linea ed in strade in zone montane segnate in rosso con una linea sola.

Finalmente sono in nero, distinte con apposito segno convenzionale, le rotabili senza regolare manutenzione e quelle a fondo naturale, le mulattiere, i sentieri facili e difficili e i tratturi delle provincie meridionali.

Come si comprende questa classifica è nell'attuazione estremamente difficile, perchè se non si fanno dei rilevamenti diretti di larghezza, e non sembra a giudicare da qualche dato che l'Istituto abbia potuto spingere il suo lavoro fino a questo segno, le inchieste in merito debbono rimettersi agli elenchi forniti dalle Amministrazioni locali, i quali purtroppo mancano di frequente di precisione perchè le Amministrazioni stesse non hanno il materiale di base. E' quindi certo che questa Carta dovrà subire in progresso di tempo i miglioramenti suggeriti da ulteriori indagini. Tuttavia essa rappresenta un grande progresso negli intendimenti dell'Istituto, il quale ha così sostituito nella classifica stradale dei criteri prettamente razionali, pratici ed utili ad ogni ordine di cittadini (non soltanto ai militari, ma a tutti quanti ed in modo particolarissimo ai turisti) a quella vieta ed ormai anacronistica classifica di prima, seconda e terza classe, che non risponde più da lungo tempo ad alcuna ragione neppure amministrativa.

I boschi sono anch'essi segnati in questa bella Carta, e lo sono in verde a sfumo come il pastello dell'orografia, anzichè in una tinta piatta che avrebbe tolto il rilievo di quella. Lo sfumo verde ha, per verità, l'inconveniente di essere meno preciso nel contorno di una tinta piatta; ma all'infuori della ragione estetica accennata, a suggerire lo sfumo anzichè la tinta unita, un'altra ve n'è che non fa onore alla nostra organizzazione di Stato, ed è che l'esistenza dei boschi non è ben localizzata graficamente dalla maggior parte dei documenti presso le Amministrazioni Forestali (come i soci del Touring ben sanno per le ripetute lamentele mosse anche da me in merito alle notizie relative alla formazione della Carta al 250 000) cosicchè diventa molto opportuno usare una combinazione, quale la tinta verde a sfumo, che non precisi troppo confini di boschi che sono in realtà incertissimi. Bene fece quindi l'Istituto in due modi ad assumere la decisione presa.

Non posso però, incidentalmente, non far

notare quanto siamo dunque lontani forzatamente da quel tipo di carta forestale al 250 000 pubblicata dall'Ufficio topografico forestale di Berna, in cui non soltanto vi ha una tinta piatta per determinare esattamente la situazione dei boschi nei loro limiti precisi, ma il contorno di essi è rilevato da una orlatura pure verde, che rinforza la tinta in modo da renderla addirittura tagliente!

Se si confronta il 200 000 dell'Istituto Geografico Militare colle similari pubblicazioni francesi del Service Géographique de l'Armée e del K. K. Militair Geographisches Institut di Vienna, risalta subito all'occhio la grande rassomiglianza d'apparenza del nostro col 200 000 francese, rassomiglianza però in buona parte soltanto di figura, poichè la carta francese è redatta con criterî assai diversi dalla nostra, non soltanto per le strade e gli abitati, ma anche pel modo di distribuzione delle curve la cui equidistanza essendo di 40 metri con delle intercalari di 20 metri, riesce talvolta di lettura difficilissima, e per molti altri dettagli importanti.

Il 200 000 francese poi ha applicato per i boschi appunto la tinta piatta verde rinunciando con essa, dappertutto ove c'è, al rilievo plastico dato dallo sfumo.

Quanto al 200 000 austriaco è noto che esso ha l'orografia in tratteggio, e come tutte le carte austriache è troppo ricco di dettagli (all'opposto del 200 000 francese) con luce zenitale anzichè obliqua, ciò che toglie molto all'impressione della forma del terreno e per giunta coll'indicazione della parte boscata in una tinta bluastra anzichè verde, la quale dà a tutto l'insieme un aspetto assai poco simpatico.

Il nostro Istituto Geografico con questa pubblicazione, come con quella appena iniziata del 100 000 in colore, ha modernizzato i suoi metodi grafici. Non c'è che esprimere per ciò il nostro compiacimento di cittadini e l'augurio che i mezzi finanziari gli permettano anche di modernizzare nella stessa misura tutto quanto si riferisce alla redazione delle sue preziose carte.

L. V. BERTARELLI.

La Carta del Gran Paradiso del Club Alpino Italiano.

Il Club Alpino Italiano ha testè pubblicato, insieme ad una dettagliata relazione inserita nel N. 72 del suo Bollettino, un lavoro molto importante ed interessante: la tanto attesa Carta del Gruppo del Gran Paradiso.

Questa Carta esisteva sostanzialmente già quando nel 1 maggio 1899, si riunì la Commissione creata all'uopo, poichè questa, dopo brevi discussioni, fissò di riprodurre, trasformandola e correggendola, la Carta al 50 000 dell'Istituto Geografico Militare di Firenze.

Il gran foglio pubblicato dal Club Alpino misura un campo disegnato di 65 cm. per 76 e comprende la zona impareggiabile che si stende da ovest ad est tra il Colle del Nivolet, ben noto a tutti gli alpinisti di secondo ordine che passano dalla Valle di Ceresole alla Valle d'Aosta e la Finestra di Champorcher, e da nord a sud da Aosta a Locana.

C'è posto entro questi limiti per tutta un'intiera campagna alpina, anche del più fervoroso cultore dello *sport*. Poichè non soltanto c'è il Gran Paradiso, col suo corteo di giganti che fanno cresta verso Valle dell'Orco, dalla Mare Percia alla Torre del Gran S. Pietro; ma c'è altresì la Grivola, mirabilissima fra tutte le cime delle nostre Alpi, c'è quasi tutta la Valle di Rhême, tutta la Valsavaranche, tutta la Valle di Cogne e la Valle dell'Orco, e infine il gruppetto simpaticissimo del Monte Aemilius.

Questo bel foglio è dunque fertilissimo di indicazioni tanto per gli alpinisti accademici o guidati, che tentano le più ardue cime, come per i modesti camminatori che si giovano pacificamente e con molto piacere delle splendide mulattiere che Re Vittorio Emanuele II condusse in tanti luoghi, fin oltre i 3000 metri di altezza ai classici suoi appostamenti di caccia al camoscio ed allo stambecco.

La Carta si presenta molto simpatica all'occhio e del tipo, ora diventato frequente, delle Carte in colori con orografia in curve e sfumo. Essa è sorella, per questo rapporto, del nuovo 100 000 in colore e del 200 000 pure in colore dell'Istituto Geografico Militare stesso e del 200 000 francese, di cui però non ha la dura tinta verde dei boschi.

La Carta dà affidamento di essere intrinsecamente ottima, poichè è redatta sopra una base ben solida, come il 50 000 dell'Istituto Geografico Militare che si trattò di correggere soltanto in qualche parte e di adattare un poco agli speciali bisogni sportivi, con qualche aggiornamento e qualche aggiunta.

Già nel 1900 l'Istituto Geografico Militare dovendo procedere alla periodica revisione sul terreno per tutta la zona compresa in questa Carta, inferiore ai 1200 metri di altitudine, perfezionò il proprio lavoro precedente, mentre d'altra parte al principio del 1901 la Commissione del Club Alpino Italiano finiva di trasmettere all'Istituto Geografico Militare le proprie modifiche fatte al di sopra di questa quota mediante rilevamenti originali in posto eseguiti dal Capitano di Stato Maggiore Alberto Pelloux e dal capitano degli Alpini, Giovanni La Ferrère. L'Istituto nell'anno seguente presentò il tipo della Carta ultimato alla Commissione.

I sette anni consecutivi furono impiegati nella verifica a tavolino delle correzioni, in qualche ritocco grafico, e nello scambio di osservazioni fra l'Istituto Geografico Militare e la Commissione, e infine nella stampa.

Forse dal punto di vista tecnico questa lentezza di esecuzione traspare per qualche carattere. Pensata ed ordinata così 10 anni sono, questa Carta non poteva tener conto forse di accorgimenti che in seguito divennero comuni ed oggi avrebbero abbreviato il lavoro rendendolo più economico senza per nulla diminuire il suo valore.

Non si può certo dire che questo foglio del Gran Paradiso sia stato precipitosamente eseguito, ma « tout est bien qui finit bien » ed ora che esso è finalmente venuto in luce non rimane che congratularsi vivamente col Club Alpino Italiano il quale ha condotto a termine valorosamente un'opera di importanza ed ha ancora una volta arricchita la nostra cartografia alpina, mercè l'aiuto dell'Istituto Geografico Militare, con un preziosissimo contributo.

L. V. BERTARELLI.

La donna negli esercizi sportivi e turistici. (1)

Montanara delle Alpi venete.

Gli uomini, anche i più benevolmente disposti, anche i più scevri dai convenzionali e volgari pregiudizi, i più deferenti, non solo in linea di cavalleria, ma di giustizia, alle qualità intellettuali e morali della donna, non sanno nascondere una certa diffidenza e una larvata sfiducia quando si tratta di prender in considerazione la sua forza fisica e le sue attitudini alle varie forme di *sport* turistici che ne sono l'espressione più naturale e legittima. Concedono sì, che le donne possono avere equilibrio di senno, altezza di intelligenza, acutezza d'intuizione, tutte le qualità che possono fare una avvocata, una medichessa, e magari una deputata, emula del maschio; ma quanto alle qualità di robustezza, di resistenza nella donna fanno le loro riserve... Non per nulla le hanno affibbiato l'appellativo di sesso debole in contrapposto al sesso forte.

* * *

Eppure la donna ha vere virtù e facoltà fisiche e organiche di resistenza, più ricche, più colpenti, più fondamentali che non abbia il maschio, per quanto ignorate dai più, e dai più e spesso da lei stessa contestate.

Fin dalla nascita la femmina si trova in condizione di vita migliore del maschio, come provano mille fatti indiscutibili tratti dal campo della biologia.

Una femmina piuttosto che un maschio nasce da quel connubio che rappresenta nei due genitori il fiore della forza, della robustezza, della salute e le condizioni del massimo benessere materiale; tanto è vero che dopo una guerra o una carestia o una qualsiasi altra simile calamità, la percentuale dei maschi aumenta, e diminuisce quella delle femmine; e nelle famiglie signorili, agiate è molto più facile trovar un gran numero di femmine che non nelle povere, dove la nutrizione è meno abbondante ed il benessere minore.

Inoltre il peso medio di una centuria di femmine al momento della nascita è sempre superiore al peso medio di una centuria di maschi: una centuria di femmine dà dopo un mese e dopo sei e dopo un anno dalla nascita, sempre un maggior numero di sopravissuti che non una centuria di maschi; gli aborti e nati morti sono rappresentati principalmente dai maschi e le anomalie, mutismo, labbro leporino, dita sopra numerarie, sono molto più frequenti nei maschi che non nelle femmine.

Ben più singolare è l'immunità che la femmina gode in confronto del maschio tanto nel dare quanto nel ricevere l'eredità morbosa della tisi, della pazzia, della sifilide, della sordità, ecc.

Se per esempio da un padre tisico e da una madre sana nasce un maschio, le probabilità ch'egli erediti la malattia è massima: come 4 a 5; invece, se nasce una femmina, la virulenza dell'eredità è già attenuata come 2 a 5. Cioè la figlia femmina è meno recettibile del maschio all'eredità morbosa che il padre tende a trasmettere intensamente. Se invece del padre è tisica la madre l'eredità morbosa che questa trasmette ai figli è meno grave in generale e sopra tutto meno pericolosa per le figlie.

Contadina valtellinese.

Mentre insomma il maschio tende sempre a trasformare la malattia funzionale (cioè meno grave), che ereditò dal padre in malattia organica (cioè più grave), la femmina tende piuttosto a trasformare la malattia organica ereditata della madre in malattia funzionale.

Un'altra prova di resistenza organica è questa che le femmine sono più longeve; in Inghilterra in un recente censimento si trovarono 104 donne centenarie contro 46 uomini, e la proporzione delle donne che raggiungevano 85 anni era di 8290 contro 5320 uomini!

Le donne anche sopportano più facilmente le operazioni chirurgiche; tanto che il Billroth, il grande chirurgo viennese, quando voleva tentare per la prima volta una nuova operazione sceglieva sempre come soggetto una donna.

Tutto questo significa che dal punto di vista organico e fisiologico la donna ha un organismo

(1) To The Register Copyright Washington DC March 5, 1905.

più felicemente, più fortemente costituito dell'uomo, meglio atto a sopportare la fatica, lo sforzo, le privazioni — che sono appunto elementi essenziali di ogni specie di *sport*.

Vecchia portatrice d'acqua di Capri.

* * *

Certo in questi fatti e in queste cifre nessuno potrà contestare che l'organismo della donna sia essenzialmente robusto e resistente sotto la sua apparenza di fralezza e di gracilità. Senonchè queste condizioni di resistenza non vogliono dire ancora che la donna sia adatta all'esercizio fisico sotto forma di *sport*. Bensì la donna può dare anche questa prova: può dimostrare la sua virtù non solo latente, potenziale, ma quella viva attuale all'esercizio fisico più duro e più faticoso.

Già dai tempi più remoti la donna assunse e disimpegnò mirabilmente mansioni ed uffici che non esigevano muscoli ed energia minore di quella che esigono gli esercizi più ardui di guerra, di caccia, in paragone dei quali sono un giuoco la scherma, la bicicletta, il remo.

La donna infatti è stata la fondatrice dell'agricoltura; negli antichissimi tempi ha compiuto da sola tutti i più faticosi lavori della terra, e molto prima dei buoi ha *tirato* l'aratro per dissodare il campo e aprire il solco.

Nei tempi primitivi, quando ancora la tribù era nomade, alla donna incombeva il compito di trasportar da uno all'altro accampamento sul dorso i figli e le provvigioni. E questo avviene ancora ai nostri tempi fra i selvaggi dell'Africa. Così in una frase pittoresca descrive Livingstone la donna e la sua funzione: *A woman is rarely seen going to the fields though she may have a pot on her head, a child on her back and the hoe over her shoulder.* « La donna che non si vede mai andare per il campo senza l'anfora in capo, il bambino in collo e la zappa in mano ».

Del resto non è necessario di ricorrere ad esempi di tempi preistorici e di donne selvagge. Ancora ai nostri giorni in quasi tutte le nostre montagne trasporti rilevantissimi si fanno sul dorso della donna.

Chiunque è stato sulle Alpi ha veduto donne giovani e vecchie inerpicarsi per sentieri dirupati trasportando disinvoltamente enormi cumuli di fieno, e occupar le mani intanto laboriosamente lungo il cammino, a far la calza!...

Nel Biellese ci sono donne muratore: nel Bresciano donne spaccapietre: e ad Iglesias in Sardegna ho visto io donne che scendon regolarmente ogni giorno nella miniera!

Uno dei mestieri che esige più forza fisica e resistenza muscolare, quello di lavandajo, è esercitato in quasi tutti i paesi dalle donne.

Nelle classi operaie il pregiudizio che la donna sia meno resistente dell'uomo è contradetto dal fatto che in un gran numero di opifici le donne compiono lo stesso lavoro e fanno lo stesso orario degli uomini anche quando son gravide, e allattano; mentre per loro a quello della fabbrica si aggiungono i lavori e le occupazioni della casa!...

Le donne dunque posseggono le qualità di resistenza e di vigoria che occorrono per un continuato esercizio muscolare; solo fino ad ora hanno esercitato queste loro attitudini — piuttosto che in esercizi di ginnastica e di sport — in un lavoro direttamente produttivo.

Ma tra una donna lavandaia o spaccapietre e un valente schermitore od un giocatore di palla, od un ciclista, od un rematore non c'è differenza essenziale: l'esercizio prolungato e sostenuto ha fatto sviluppare maggiormente uno o l'altro dei gruppi di muscoli particolari: ma certo se una lavandaia avesse dedicato lo stesso tempo che ha impiegato a battere e torcere i panni, a far la scherma o a remare, non c'è dubbio che i suoi muscoli si sarebbero sviluppati in modo da renderla altrettanto resistente a sostenere il fioretto ed il remo come a sbrigare quotidianamente i suoi bucati a volo di braccia.

Nella scrittura a macchina (dove si tratta è vero, non tanto di forza quanto di agilità e

Fanciulla cadorina di ritorno dal pozzo.

sveltezza, qualità del resto niente affatto secondarie negli esercizi sportivi), la donna in poche settimane d'esercizio giunge a rivaleggiare coll'uomo; e anzi in certe gare di *typewriters* indette recentemente a Londra furon le

donne che vinsero il premio di velocità, scrivendo il massimo numero di parole in un dato tempo.

Del resto in tutti i campi in cui le donne si esercitano come l'uomo ad un esercizio muscolare, non gli restano in alcun modo inferiori; le ballerine, per esempio, le acrobate, le equilibriste, le cavallerizze che eseguiscono esercizî mirabili di agilità, di forza, di resistenza, provano come i loro muscoli possano svilupparsi mirabilmente in ogni senso e diventar capaci di ogni più difficile e prodigioso esercizio.

Non è neppur vero che sia necessario per riuscire e — questo sia detto tanto per gli uomini come per le donne — cominciar molto giovani, l'allenamento ad un esercizio qualsiasi.

Loie Fuller, la meravigliosa danzatrice e inventrice della danza serpentina, sino a 22 anni non aveva mai eseguita neppure una contraddanza!...

Conosco alpinisti valentissimi, che hanno « fatto » tutte le cime più difficili — i quali hanno incominciato la loro carriera di alpinisti a 35 e a 40 anni!...

Per questo non credo che sia un paradosso sostenere che la donna è atta, capace e pronta a competere con l'uomo in tutti gli esercizi sportivi: remo, nuoto, scherma, bicicletta, *foot ball*, cavallo, pattinaggio, che più che forza richiedono agilità e destrezza.

Donne arabe al campo.

***

Quanto poi a quella specie di sport superiore rappresentato dall'alpinismo e dai viaggi d'esplorazione, gli uomini che lo praticano e lo conoscono, obbiettano che esso esige oltre la forza fisica, qualità di sangue freddo, di audacia, di coraggio, d'energia e di coscienza di sè di cui la donna non è suscettibile. Anche questa è un'asserzione che io ardirei dire gratuita ed infondata.

Coraggio e padronanza di sè, non mancarono mai alla donna: non occorre molto più coraggio ad una donna per vegliare e curare un suo bambino in pericolo di vita di quello che occorre per affrontare i leoni e le valanghe?

E chi non ha visto quanta freddezza e padronanza di sè le donne hanno saputo spiegare in ogni occasione di pericolo?

Nel naufragio dell'*Oregon* fu notato questa impassibilità della donna davanti al pericolo — e nell'incendio del Bazar della Charité.

Ma proprio ora nell'immane rovina di Messina e di Reggio furono centinaia le donne che poterono dar prova di eroismo.

A una signora scampata miracolosamente con tre bambini io domandai se avesse provato paura, e mi rispose:

— Oh la paura non l'ho sentita, ero talmente invasata e preoccupata dei bambini!...

E sul coraggio e l'arditezza fisica (senza preparazione sportiva) è caratteristico il fatto riportato dal *Corriere della Sera* (22 gennaio) di una giovinetta Gina Megali colpita negli affetti più cari, che pure ebbe il cuore e l'animo poche ore dopo il disastro di ascoltare l'appello disperato di sette persone rimaste vive su di un metro quadrato di balcone, dal quale era stata divelta la ringhiera.

Esse erano all'altezza del terzo piano. Una guardia di finanza di cui la ragazza invocò l'aiuto le disse ch'era impossibile arrivare fin lassù. La ragazza non si lasciò scoraggiare. Da sola si arrampicò fino alle finestre al primo piano.... « Cercate una scala in nome di Dio — fate presto che il balcone precipita..... » gridò.

Per fortuna la scala fu trovata e la signorina Megali con una rapidità prodigiosa passò con essa dai balconi del primo a quelli del secondo piano; la tirò su e l'appoggiò in modo che i sette pericolanti poterono scendere nella via incolumi.

Quando mi hanno mostrato il luogo dove il salvataggio è avvenuto non mi è sembrato possibile che l'ardimento di una creatura umana potesse essere bastato ad effettuarlo!... dice il *reporter*.

***

Se per l'alpinismo ed i viaggi d'esplorazione il coraggio, l'audacia, il disprezzo del pericolo e della morte sono qualità essenziali, più necessarie ancora della forza fisica, è appunto per questo che la donna è eminentemente adattata a tale genere di *sport* perchè ella ha in sè spontanee e naturali tutte queste doti.

Del resto a questi esempi e citazioni a priori per provar che la donna può benissimo cimentarsi nelle più ardue imprese turistiche ed alpinistiche si può aggiungere anche la prova che han dato di sè molte donne dei nostri tempi in imprese turistiche famose e arrischiatissime. Si può citare la Peary che accompagnò il marito al Polo Nord e vi soggiornò tre anni e vi

ebbe una bambina; la sorella di Hansum che accompagnò il fratello attraverso la Groenlandia vivendo tra tribù selvaggie, cibandosi di foca cruda e cacciando gli orsi; si può citar la moglie di Liwingstone che per molti anni fu attraverso le foreste e le plaghe piene d'insidie del Continente Nero, la compagna devota e instancabile del gran viaggiatore e moltissime altre. Esse furono, simili al soldato, il quale segue il duce in tutte le battaglie, affrontando gli stessi pericoli dell'uomo, ma come quello del soldato il loro nome restò nell'ombra, mentre resta imperituro il nome del capo che guidò la colonna.

Quanto alle prove della donna in *sport* alpinistico abbiamo l'esempio della signora Wundt che col marito passò la luna di miele... sul Cervino; e la signora Ausenberger che pure con suo marito fece tutte le più pericolose ascensioni delle Dolomiti; la signora Broodigam che per prima toccò parecchie vergini cime — e infine noi italiani abbiamo la signorina Lina Perazzi valentissima alpinista e la signorina Ottavia Dumontel, uno dei più illustri campioni dell'alpinismo « accademico » moderno, che è un esempio significativo e carat-

Il pattinaggio conta fra i suoi cultori più abili e destri delle signore e delle signorine.

Per le vie di Amalfi.

teristico di questa tesi ch'io sostengo: che la più fragile e gentile giovinetta può sopportar lo sforzo e la fatica più grande.

La signorina Dumontel sarà alta press'apoco m. 1,60, certo non pesa più di 48-49 chilogrammi, ha assolutamente l'aspetto infantile. Con suo fratello e senza guida, col suo sacco a tracolla, ella si è cimentata in ascensioni avventurose e pericolose: scalate di roccie e di ghiacciai, arrampicate per le corde sugli abissi, marcie lunghissime col freddo, la tormenta, la strada perduta..., la fame, la sete, non c'è avventura che non le sia occorsa e che abbia potuto stancarla di questo *sport* rischioso.

Quest'estate ella fece senza suo fratello (con due guide) la Dent d'Herens camminando senza interruzione per 21 ore di seguito — da mezzanotte alle 9,30 della sera dopo.

« Le ultime tre ore prima di conquistare la punta » essa mi raccontava con grande semplicità « mi riescirono dure: posso dire che ho fatto ogni passo in quelle tre ore per forza di volontà, perchè mi dispiaceva troppo di esser così vicina alla meta e di « mancarla »: e la sera, quando sono tornata, ero stanca, ma dieci ore di sonno mi hanno completamente rimessa ».

L'estate scorso ella peregrinò per dieci giorni da un rifugio all'altro, non scendendo mai al di sotto dei 3500 metri e facendo ogni giorno da 15 a 18 ore di cammino!....

Un'estate, due anni fa, tornava dai « Jumeaux » col fratello e due guide quando fu sorpresa da una valanga di pietre che uccise uno dei portatori e ferì l'altro. Ella fu costretta a passar la notte intera sul ghiacciaio in una buca nel ghiaccio, sapendo che l'addormentarsi le sarebbe stato fatale..... Neppure questo pericolo valse a vincere la sua passione per l'alpinismo.

Ella dice che sopporta la fame e la sete meglio di suo fratello che è altrettanto forte e valente — forse per l'esilità della persona e per la maggior abitudine di sobrietà che è di tutte le donne; ed aggiunge che mai in montagna per quante intemperie e fatiche incontrasse ha sofferto il minimo malanno.

L'alpinista sig.na Dumontel durante una delle sue ardite ascensioni.

Domandai alla signorina Dumontel se questa sua resistenza fosse dovuta ad un eccezionale allenamento.

— « Certo che l'estate facendo gite continuamente sono « allenata »; ma durante l'anno non faccio mai ginnastica, nè altri esercizi sportivi, e neppure prima che io cominciassi a far grandi gite con mio fratello (circa verso i 19 anni), ebbi nessuna coltura o allenamento ginnastico. « Credo — ella ripeteva — e io sono perfettamente d'accordo con lei — che si tratti più che di vera resistenza fisica, di resistenza morale e di forza di volontà eccitata dal piacere di quel dato esercizio. Son convinta che moltissime donne e ragazze potrebbero fare le stesse ascensioni ch'io faccio, se non fossero paralizzate dalla paura di rovinarsi la pelle, e dalla idea ancora molto diffusa che questi sono esercizi inadatti alla donna. Vi son ragazze capaci di ballar per tre notti di seguito dalle dieci di sera alle sei di mattina e di pattinare poi dalle dieci di mattina alle sei di sera, nessuno trova straordinario questo *tour de force* nè pensa che debba richiedere un'eccezionale resistenza ».

Io credo che la signorina Dumontel ha perfettamente ragione e che lo *sport* alpino e turistico non solo è adattato alla donna ma le può giovare moralmente oltrecchè esteticamente e fisicamente. L'esercizio fisico e muscolare dà ai movimenti quell'elasticità, quella precisione, quella snellezza che sono uno dei caratteri più preziosi della grazia e della bellezza. La famigliarità col pericolo, l'esercizio della volontà, la soddisfazione di compiere uno sforzo, dànno alla personalità della donna un sapore, un po' austero, una coscienza di sè senza frivolezza che pure esercita una profonda seduzione.

* * *

Credo anche che lo *sport* ed il turismo siano destinati a diffondersi rapidamente.

Non son più di cent'anni che le donne han cominciato a scrivere — e ormai son diecimila che scrivono: e quel che è più han prodotto in questi cent'anni dalla Sand alla Elliott, dalla Loffler alla Berta di Suttner, da Gyp a Severine opere bellissime. Ma certo anche prima di cent'anni fa esistevano donne capaci di sentire e di scrivere cose altrettanto preziose: solo allora non esisteva nè la moda, nè l'abitudine, nè la possibilità per loro di scrivere: e così i loro capolavori rimasero nonchè inediti, neppur scritti... appena appena pensati...

Fra cent'anni la donna turista e la donna esploratrice sarà altrettanto comune e accettata, altrettanto poco straordinaria come è ora la donna scrittrice e giornalista...

E l'uomo allora sarà contento di trovar nella sua donna questa qualità di energia e di forza, tanto più nobile di quelle... che fan ora temere alle generalità delle donne di affrontare le fatiche e i pericoli del turismo.

PAOLA LOMBROSO.

Donne dell'Erzegovina al lavoro dei campi.

Il passato dell'Aviazione

Prendete a caso un trattato d'aviazione — ce ne sono ormai tanti! — e voi leggerete sempre all'esordio: « In tutti i tempi l'aviazione ha appassionato i popoli ».

La catastrofe di Icaro.

E' un vecchio *cliché;* ognuno si compiace d'annunciarlo e tutti ci credono tanto più che questo aforisma lusinga le nostre attuali ambizioni.

Ma quasi nessuno degli autori di tali trattati s'è presa la briga di rivelare qualche lato di questa passione popolare, nessuno ha mai presentato la folla dei curiosi dei tempi andati assembrantesi intorno ad una macchina pronta a spiccare il volo.

Tuttavia, questa commozione di spettatori si trova fortemente espressa in tutte le epoche.

Attualmente le mute dei fotografi che braccano coi loro obbiettivi tutti i campi d'esperienze, preparano alla posterità dei preziosi documenti i quali renderanno facile più tardi a ricostruire le scene d'entusiasmo che segnarono le nostre più memorabili giornate di prove.

Più difficile invece appare ai nostri tempi il far rivivere un'epoca in cui la scienza del volo era meno perfetta e la fotografia ancora non esisteva.

La cosa è, nonostante, di grande interesse.

Poichè un tempo, mancando le istantanee, i disegnatori e gli incisori divulgavano le stesse scene con meno precisione forse, ma certo, con più originalità.

Si direbbe che essi, cedendo all'ispirazione del momento, si siano sforzati di far passare nei loro schizzi e nelle loro fantasie un po' dell'anima delle folle.

Evochiamo dunque innanzitutto il padre dell'aviazione, il povero Icaro che personifica tutti gli infelici tentativi dell'antichità. E' nota a tutti la sua triste odissea e noi la richiamiamo per mostrare come fosse già viva la preoccupazione di dominare gli spazi e quanto fosse sicura la certezza della vittoria avvenire nell'êra remota d'Ovidio.

Terras, licet, inquit, obstruat; ut coelum certe patet, ibimus illac — egli cantava.

Oggidì questa profetica sfida comincia già a non apparirci più straordinaria.

E con tutto ciò quanti secoli sono trascorsi d'allora senza apportare alcun tributo alla scienza dell'aviazione!

Solo qualche giocondo novellatore scopriva delle pazze soluzioni e qualche raro e disgraziato tentativo si compieva. Chiunque abbia sfogliato un poco l'amabile letteratura del XVII e XVIII secolo, ha potuto scoprire questi romanzi pieni d'una immaginazione vagabonda in cui l'autore regala a' suoi personaggi dei multipli mezzi per guadagnare i cieli.

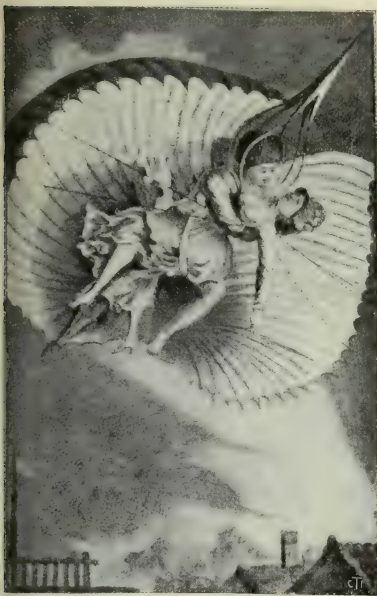
Per esempio, Domenico Gonzales, nell'opera *L'Uomo nella luna*, si fa sollevare per virtù di un sapiente equipaggio di cigni ben allenati.

Wilkins ne' suoi *Uomini volanti* descrive abbondantemente il meccanismo delle ali de' suoi eroi.

Ma in quei libri vi è forse qualcosa di diverso dalla cura diretta alla conquista dell'aria, ben altro che la speranza di successo, bensì i sarcasmi di cui gli infelici aviatori dovettero sì a lungo soffrire e soffrono ancora oggi, ma con una superba indifferenza che li onora.

Pensate che dopo tutti i canti con cui l'antichità ha celebrato Dedalo ed Icaro, bisognò aspettare fino al diciottesimo secolo per ritrovare dei ferventi della conquista aerea. A quell'epoca i successi dei fratelli Montgolfier hanno orientato di nuovo gli spiriti verso la questione del volo.

Ma mentre dappertutto s'innalzavano cori di lode per l'aerostatica vittoriosa, l'aviazione ri-

Victorin, l'uomo volante.

L'avventura di Victorin.

maneva nel cuore e nella mente di pochissimi.

E' precisamente a quest'epoca che risalgono certe stampe relative ad Icaro di cui noi pubblichiamo una fra le più caratteristiche. — Senza insistere sulla finezza di questa incisione noi ci permettiamo di rammaricare che la comparsa della fotografia abbia segnato la sparizione della stampa in cui l'arte eguagliava la fantasia. Ma non conviene vedere in questi disegni la nota di una grande confidenza nell'avvento del volo meccanico.

E' prudente non lasciarsi illudere: essi generalmente nascondevano delle intenzioni satiriche ed esprimevano viceversa la certezza che il problema della navigazione aerea non avrebbe mai avuto una soddisfacente soluzione.

Proviamoci soltanto di precisare questo spirito ironico che segnalammo più sopra e che effettivamente regnava riguardo all'aviazione. Nel dominio delle lettere in cui l'uomo volante fornì il motivo a tante opere fantastiche, una lettura un poco attenta ci permette di scoprire tanti epigrammi coi quali gli autori bersagliavano le folli ambizioni degli aviatori.

E, fra i più spiritosi, la storia di Vittorino cui le ali trasportano in paesi immaginari, ne porge nelle illustrazioni qui riprodotte, un'idea dello scetticismo irreducibile di quel secolo volterriano.

In pari tempo si può figurarsi come i Giulio Verne d'allora concepissero la sostentazione aerea: due grandi ali ed un paracadute.

Ed in ciò si ritrova una delle caratteristiche delle concezioni scientifiche del volo di tutti i secoli che hanno preceduto il nostro.

Nel 1633, per esempio, un opuscolo serio esamina la questione se « l'arte di volare è possibile ». Si trova che « è falso il credere che l'aria sia troppo rara e troppo debole per sostenere il corpo d'un uomo, giacchè essa basta a sostenere il corpo di uccelli più grandi di noi ». E l'autore conclude ingenuamente: « Basta, per consentire ad un uomo di levarsi nell'aria che egli sia fornito di ali abbastanza grandi ed abbastanza forti... e che dall'infanzia si abitui a questo esercizio ».

Tale concezione del volo alato la si ritrova in una serie di stampe che confermano tutte il carattere umoristico dei romanzi d'avventure. Guardate quel giovane pasticciere legato alla cintura. Ancora uno il quale pensa a librarsi sulle ali!

Ma ahimè! Fa d'uopo sostenerlo per mezzo d'un solido palo sul quale un allegro burlone si diverte ad agitarlo a guisa di un burattino manovrato da un filo.

Poveri aviatori, essi hanno delle ali, ma non voleranno!

Altri più felici possono mantenersi nell'aria alleggerendosi con l'uso d'un gaz infiammabile. E' la soluzione mista di Santos Dumont che forse già intuivasi.

E' superfluo sottolineare il lato comico di queste immagini, ma esse delineano bene a qual punto d'incredulità le esperienze lasciassero il pubblico.

Pur tuttavia esse danno qualche indicazione scientifica circa le prime prove di paracadute, che era allora oggetto di numerose ricerche.

Ma non si avevano che nozioni assai vaghe sulla potenzialità di rovesciamento del vento che trasformava la discesa verticale in una parabola talvolta pericolosa.

E. naturalmente, questi errori d'apprezzamento costarono delle catastrofi terribili le quali confermarono maggiormente lo scetticismo del pubblico. (*Revue de l'Aviation*).

La storia del pasticciere d'Amières.

Il turismo nella legislazione e nella statistica

Le piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali.

Anche questo problema non è stato trascurato dal Touring il quale in un recente concorso aperto per premiare la migliore memoria sulla manutenzione stradale, ebbe a formulare un voto circa la opportunità della alberatura delle strade in determinate condizioni. Il Congresso della Strada tenutosi a Parigi lo scorso anno, ebbe pure ad occuparsi dell'argomento affermando che le piantagioni lungo le strade meritavano di essere favorite dal punto di vista della soppressione della polvere.

Le legislazioni dei varî paesi contengono disposizioni rivolte a favorire queste piantagioni perchè il fiancheggiare di alberi le pubbliche strade, oltre a giovare ai viandanti ed ai turisti, favorisce la produzione arborea del paese avvantaggiandone l'igiene e l'estetica. Ciò ben comprese la Francia dove vige ancora un decreto di legge del 16 dicembre 1811 col quale è dato obbligo ai proprietari dei terreni attigui alle strade di fare piantagioni; in pratica però è il Governo che le fa e sopra un complesso di 38 mila chilometri di strade nazionali francesi una statistica recente, ne dà 23 mila alberati. Anche in Germania sono estese le piantagioni e lungo le strade si piantano alberi da frutti il cui ricavato è sufficiente per coprire la spesa di manutenzione delle strade stesse.

Fu il Governo francese che importò tale obbligo nel nostro paese e in Lombardia durò fino al 1859, nel Veneto fino al 1866. Negli altri Stati della penisola cadde presto in dissuetudine ed ora il numero delle nostre strade alberate è limitatissimo perchè sopra 6 mila chilometri di strade nazionali solo 110 sono alberati.

Il nostro Parlamento, compenetrato dell'utilità di queste piantagioni, comprese che nuovi provvedimenti erano necessarî per raggiungere lo scopo e votò nel 1898 un ordine del giorno invitando il Governo a presentare una legge. Infatti due progetti vennero presentati, l'uno il 1900, l'altro nella legislatura testè finita, ma se quest'ultimo ebbe i suffragi del Senato non ebbe quelli della Camera dei deputati. E' quindi una legge mancata e vi è da dolersi per l'utilità economica e per i vantaggi igienici ed estetici a cui detta approvazione ci avrebbe condotti.

Come ogni cosa buona coll'infinito bene produce il piccolo male, così anche questo disegno di legge urtava forse il diritto di proprietà dei frontisti e fu questo la causa del suo arresto; bisogna invece riconoscere che la legge era piena di cautele. Infatti non era imposto ai proprietarî, ma data facoltà alle Amministrazioni pubbliche di fare queste piantagioni in base ai progetti approvati dal Ministero dei Lavori Pubblici. Gli alberi dovevano essere a foglia caduca per non impedire d'inverno i raggi del sole e non dovevano superare i dieci metri di altezza, nè i rami e le radici potevano sporgere al di là di tre metri per non danneggiare i fondi attigui. Nelle strade di una sezione inferiore ad otto metri la piantagione non poteva farsi che da una sola parte ed era ammesso che la piantagione venisse fatta anche sul fondo limitrofo alla strada da parte dei proprietari diminuendo la distanza ora stabilita. Le piante infine venivano gratuitamente fornite dai vivai governativi.

Chi penserà nella nuova legislatura a ripresentare il progetto? Non è forse giusto pensare a proteggere e rinsaldare con una corona di verde le arterie del traffico in modo che anche le strade contribuiscano alla produzione arborea nazionale?

Perfino le *bolle pontificie* imponevano di arborare le strade.

A queste dobbiamo la maravigliosa strada che va da Castelgandolfo ad Albano, che è una pittoresca galleria verde costituita da querce secolari. E così chi è mai che non senta il culto degli alberi attraversando quella «divina foresta spessa e viva» che è la pineta di Ravenna?

Commercio d'importazione e d'esportazione delle automobili e dei velocipedi in Francia e nuova tariffa doganale.

La Direzione generale delle Dogane di Francia ha pubblicato i dati statistici degli ultimi tre anni e dall'esame comparativo si rileva che, come da noi, le loro **importazioni** sono in diminuzione. Infatti lo scorso anno importarono per un valore di L. 6989 di *vetture automobili* in confronto di L. 8676 del 1906. Se si bada invece che al valore, alla quantità, si hanno le stesse cifre per quintali.

Il commercio dei *velocipedi* e delle parti è invece in lieve aumento di importazione, ma non così alto come in Italia.

Le cifre vanno da L. 7787 nel 1906 a L. 8209 nel 1908 e come quantità da quintali 6771 a quintali 7138, mentre nel nostro paese si passa il milione di lire.

Per i *motocicli* abbiamo cifre irrisorie, da L. 17 nel 1906 si andò a L. 26 nel 1908.

Da questi dati si rileva quindi che la Francia è in questi articoli completamente fornita dall'industria nazionale perchè anche il valore delle automobili importate è ben esiguo.

Le **esportazioni** francesi segnano invece una diminuzione se non rilevante, sempre però sintomatica:

Le *vetture automobili* da L. 137 854 nel 1906, discesero a L. 127 300 nel 1908 e uguali cifre abbiamo valutandone la quantità, mentre in Italia, sebbene con cifre minori, pure in tre anni abbiamo raddoppiato la esportazione.

Anche i *velocipedi* sono in lieve diminuzione; da quintali 7384 nel 1906 scesero a quintali 6888 nel 1908; per ciò che riguarda il valore da L. 5944 diminuirono a L. 5545.

I *motocicli* vanno anche quelli da L. 1375 nel 1906 a L. 1198 nel 1908 e per quantità da quintali 1839 a quintali 1603.

La Francia pare però non si accontenti di vedere diminuite le sue importazioni e pensa di non arrestarsi nella sua politica doganale protezionista. Infatti il Parlamento si prepara a discutere una grande revisione della tariffa doganale per elevare i dazi contro la concorrenza estera. Mossa da questi propositi non poteva trascurare l'industria automobilistica che vede diminuite le sue esportazioni. Il progetto di riforma, da quanto ci viene riferito da Parigi, porterebbe il dazio delle automobili da L. 50 sul peso totale a L. 50 sulla carrozzeria e 50, 75 o 100 sullo *chassis;* secondo che pesino più di chilogrammi 2000, e da 500 a 2000 a meno di 500 chilogrammi.

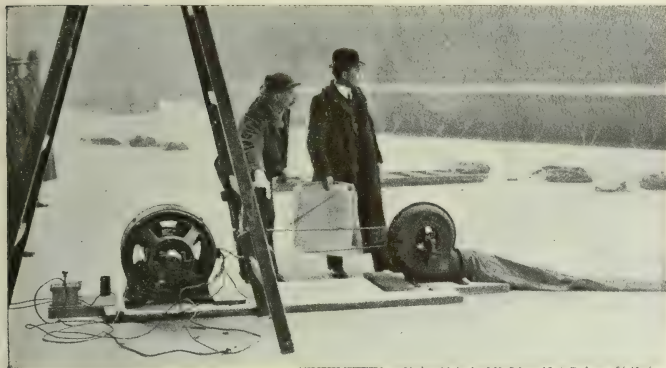
Noi segnaliamo al nostro Governo il grave pericolo che sovrasta alle nostre esportazioni che in questo articolo sono tanto favorevoli all'Italia specie per il mercato francese. Non sarà mai abbastanza ricordato che la nostra industria vive principalmente sulle esportazioni, perchè il nostro mercato è già saturo e chiudere le vie di sbocco dei nostri prodotti vorrebbe dire chiudere altri stabilimenti.

Il commercio automobilistico inglese nel 1908.

Nello scorso anno vennero importate nel Regno Unito 7200 vetture per un valore di lire sterline 4 112 461 e cioè 440 000 lire sterline meno del precedente anno 1907. Questo sensibile regresso si verifica anche nelle esportazioni.

Italo Bonardi.

La Direzione del Touring fa assegnamento sul preziosissimo appoggio di coloro che hanno ricevuto in omaggio un esemplare del Calendario (Alberghi, Caffè, Garages, Società Sportive, ecc.), per la sua esposizione evidente nei locali più frequentati, cosicchè ogni persona possa rendersi esatto conto nonchè dell'opera perseguita dal Touring, dei notevoli vantaggi che il Sodalizio riserva ai propri aderenti.

L'attualità nell'imagine.

L'esploratore polare ed aeronauta Wellman mentre attende alle operazioni di gonfiamento del suo apparecchio.
A destra il pallone.

Prove d'attendamento dell'ex presidente degli Stati Uniti Teodoro Roosevelt, il quale si accinge a partire per le grandi caccie africane, nel qual viaggio passa per Napoli.

Il gorgo sottostante alle Cascate del Niagara che fu di questi giorni per parecchie ore asciutto avendo una grande barriera di ghiaccio, coadiuvata da un forte vento, rallentato il corso delle acque del lago Erie e soppresso temporaneamente la cateratta.

Parigi. — Feste di mezza quaresima con trionfi d'aeroplani... carnevaleschi.

Poney siberiano della razza di quelli che servirono all'esploratore Shackleton per la sua recente spedizione al Polo Sud.

Monaco. — Veduta della baia nella quale si svolsero le gare di canotti e sopra cui si dovrebbero disputare le gare per aeroplani.

BIBLIOTECA.

Prontuario delle distanze chilometriche delle Ferrovie del Regno con le tariffe vigenti pel trasporto dei viaggiatori ordinari, impiegati, militari, ecc., e dei bagagli. — Prezzo L. 3 (pagine 563). Stabilimento Tipo-litografico del Genio Civile, Roma.

L'ing. Giuseppe Franco, del Genio Civile di Benevento, pubblica un interessante volume destinato a far sì che chiunque viaggia in ferrovia possa con facilità conoscere l'itinerario più conveniente al suo caso ed il costo del relativo biglietto.

Siccome questo è a base di percorrenza, sia pure col temperamento dell'applicazione di tariffe speciali, il Manuale è in sostanza una raccolta itineraria.

E' bensì vero che in qualsiasi orario di ferrovie è data la lunghezza delle singole linee; ma quando il percorso è lungo, comprende più linee e può seguire diverse vie; fra di esse importa cercare la più breve ed economica, il che non è facile sull'orario.

Il prontuario del Franco contiene in una prima parte la tabella delle distanze da ciascun capoluogo di provincia del Regno a tutti gli altri, compresi quelli della Sicilia e della Sardegna, e nella seconda la tabella delle distanze da ogni capoluogo di provincia alle varie stazioni esistenti in ciascun circondario compreso nella provincia stessa, e per tutti i casi indica i varî itinerarî e fra essi il più breve.

Addita anche le norme per dedurre con sicurezza e prontezza, mediante l'uso combinato delle tabelle anzidette, la distanza fra tutte le stazioni ferroviarie del Regno, sia per la via più breve, sia per altre vie.

Coll'indicazione poi delle varie tariffe vigenti per viaggiatori, per bagagli, ecc., dà le norme per desumere il prezzo di qualunque percorso o viaggio.

Il Prontuario rimarrà utile anche nel caso di variazione di tariffe, potendosi di queste facilmente tener conto.

Soltanto nel caso di apertura di nuove linee ferroviarie, occorrerà aumentare il numero dei percorsi, ciò che si potrà fare da ciascuno, aggiungendo qualche foglio supplementare.

Noi abbiamo sempre avvertito in queste pagine della *Rivista*, che la tariffa differenziale per i viaggiatori è uno straordinario vantaggio offerto ai turisti.

Ma vi sono al giorno d'oggi ancora troppi di essi che non sanno servirsene; che ignorano quale differenza sostanziale vi sia tra la tariffa differenziale con tutta la libertà che essa concede, cogli arresti facoltativi e colla durata del biglietto, in confronto degli andata e ritorno (per le distanze superiori al 151 chilometro), dei combinabili e dei circolari.

Tutto ciò quindi che giova a rendere più facile la calcolazione del costo dei biglietti deve essere considerato come contributo utile alla diffusione delle notizie che favoriscono il turismo: prima fra tutte quella del costo minore dei viaggi.

Nell'ultimo numero della *Rivista del Touring Club Belga*, un brillante articolista che riassume in breve e molto efficacemente una gita di una comitiva belga in Sicilia, dice di tutti i disturbi che ebbe, perchè, mal consigliato, prese per tutti dei biglietti che non erano i più convenienti, cioè i differenziali. Il caso accade tutti i giorni. Giovi quindi anche questo Prontuario delle distanze chilometriche dell'ingegnere Franco, che raccomandiamo ai soci, a chiarire le idee in una materia per verità abbastanza semplice, ma di cui il pubblico non vuol mai fare (e basterebbe che lo facesse una volta per sempre) quel breve studio da cui ritrarrebbe tanto vantaggio.

l. v. b.

Ettore Marroni (« Bergeret »). *Albe e Vesperi d'Asia.* Lattes e C., Torino, via Garibaldi, 3. Pag. 190; L. 3.

Chi non conosce, in questi tempi di trionfante letteratura giornalistica il simpatico *Bergeret?* Chi non ha letto ed apprezzato i suoi articoli scintillanti d'immagini e temerari di pensiero, originalissimi sempre, su tutti i soggetti di cui è ricca la cronaca d'un quotidiano e su tutte le questioni dello scibile ed altre ancora?

E' perciò che il pubblico folto degli ammiratori di questo giovane principe del giornalismo accoglierà con vero entusiasmo questo volume in cui si raccolgono le impressioni di un viaggio da lui compiuto attraverso l'Asia.

Ed invero l'opera lo merita per il fascino profondo della materia e per la insuperabile genialità con cui è trattata.

Carlo Alberto Giaccone, *La lotta metodo greco-romana,* con prefazione di E. C. Costamagna. Biblioteca della « Gazzetta dello Sport », Milano. L. 2,50.

L'autore con questo manuale ha colmato una deplorevole lacuna della nostra letteratura e tecnica sportiva.

Il lavoro è pregevole per abbondanza e competenza di precetti, per chiarezza di dettato, per nitidezza tipografica ed eleganza di illustrazioni dimostrative.

Enrico Novelli (« Yambo »), *La rivincita di Lissa.* G. Scotti, editore, Roma.

L'autore si è già reso popolare per il brio birichino di molti suoi romanzi di viaggi e d'avventure che fanno la delizia della nostra adolescenza. Il suo temperamento incline alla piacevole ironia lo ha reso specialista nel genere umoristico e sopratutto nelle parodie.

E' appunto perciò che questo suo ultimo romanzo, per quanto a sua insaputa e contro il suo espresso proposito, è riuscito per uno scherzo irreverente ad un geloso e doloroso senso patriottico nostro invece un'opera seria ed educatrice.

Per la millesima locomotiva. Società Italiana Ernesto Breda per costruzioni meccaniche, Milano.

Questo volume che costituisce per varie doti intrinseche un miracolo dell'arte libraria è una degna glorificazione del progresso meccanico e dello sviluppo che l'industria ferroviaria, parallelamente alla prosperità nazionale, ha assunto tra noi.

G. Esse, *Automobilismo industriale.* S. Lattes e C., editori, Torino.

Ora che lo *sport* automobilistico accenna a passare nel dominio della storia, i cultori della carrozza senza cavalli faranno buon viso ad una pubblicazione come questa che fornisce loro tutti quei consigli e quei ragguagli che sono necessarî allo sfruttamento pratico del motore.

La materia vi è trattata con quella competenza che tutti conoscono nell'autore.

Pro Sicilia e Calabria, numero unico massimo pubblicato dalla rivista internazionale mensile « La fotografia artistica » sotto gli auspici della Società Fotografica Subalpina, Torino.

Il titolo stesso di quest'opera, che rivela gli intenti nobilmente pietosi che hanno presieduto alla compilazione di essa, deve renderla simpatica presso ognuno.

Ma se si aggiunge la considerazione dei pregi innumerevoli che la rendono perfetta, sia per originalità di scritti, tutti d'autori illustri, sia per l'arte squisita delle illustrazioni, sia pel fascino generale della rievocazione, i nostri lettori non tarderanno ad acquistarla ubbidendo così ad un diritto della mente e ad un dovere del cuore.

Atti del Sesto Congresso Geografico Italiano. Adunato in Venezia dal 26 al 31 maggio 1907, volume II (Conferenze, Memorie e Comunicazioni). Venezia, Officine Grafiche C. Ferrari.

Romanin Jacur, *Conferenza sulla « Navigazione interna »* tenuta in Piacenza il 19 settembre 1908, ed adunanza del Comitato esecutivo e dell'assemblea generale del Consorzio per la Navigazione interna. Consorzio per la Navigazione interna, Milano, novembre 1908.

E' questa una pubblicazione di non comune valore pel Touring e per quanti s'interessano del vitale problema della navigazione fluviale, poichè mentre contiene una sintesi pregevole e per completezza di dati storici e tecnici e per poesia d'ispirazione di uno fra gli apostoli più ferventi e più studiosi delle vie d'acque italiane, forma anche, quasi diremmo, il documento ufficiale d'una grande e riuscita nostra manifestazione.

J. Izart, *Canots Automobiles;* H. Dunod et E. Pinat, Paris.

G. Le Grand, *Vade-Mecum des Transports par Omnibus Automobile.* H. Dunod et E. Pinat, Paris.

IL T. C. I. NELL'AFRICA AUSTRALE.

I due negri che noi presentiamo nell'atto di sfogliare un fascicolo della nostra *Rivista*, divertendosene un mondo e mostrando il piacere della loro occupazione nel largo ed ingenuo riso che è proprio dei fanciulli e dei selvaggi — sono due autentici Zulù. Se essi siano regolarmente iscritti al Touring Club Italiano e se proprio sappiano leggere e comprendere quanto è stampato sulle pagine che destano la loro esilarata curiosità — noi non potremmo giurare.

Il fatto è però che alla loro coscienza bambina di lavoratori negri non bene ancora assimilati dalla splendida ed operosa civiltà transvaaliana (poichè essi vennero ritratti a Johannesburg, la prospera città boera) giunge per la prima volta per mezzo della nostra pubblicazione, una eco confusa d'un Paese lontano che ha nome Italia, del quale essi hanno già imparato a stimare e ad ammirare degnamente la popolazione negli emigrati che ivi in buon numero, come in tante altre parti del mondo, la rappresentano.

Gli italiani al Transvaal costituiscono una forte colonia i cui componenti, dispiegando quella tenace attività ed intelligenza che sono caratteristiche salienti del nostro popolo, hanno saputo imporsi alla considerazione ed al rispetto di tutti gli abitanti della plaga, esercitandovi i commerci e le industrie locali ed importandovene altri di carattere schiettamente italiano.

Noi siamo ben lontani dal mettere in dubbio la sincerità e la istintività dell'amore che ognuno dei cittadini italiani residenti nel nostro territorio reca alla patria comune; ma affermiamo che della grandezza e della profondità di questo sentimento noi ci rendiamo conto soltanto quando ci troviamo lontani dal nostro suolo, in paese straniero, fra gente di altra razza e di altra lingua.

(*Fot. del Socio Sig. Giuseppe Patitucci - Johannesburg*).

Allora ogni oggetto che serva a ravvivare in noi il ricordo nostalgico della terra nativa ci diventa caro, allora facciamo ogni sforzo affinchè la religione della patria nostra sia alimentata ogni giorno dalla lettura, dalla conversazione, dalle opere e affinchè altri di diversa nazionalità possa dividere, se non l'ardore del nostro culto, almeno l'ammirazione e la deferenza che la vecchia Ausonia merita al cospetto del mondo.

Ecco come ci siamo spiegata la psicologia che è in fondo a questa illustrazione e perchè essa ci apparve simpatica e degna di comparire sulle nostre colonne.

A noi pare di non mostrare esagerata iattanza dicendo che il Touring per la sua indole speciale è l'Istituto più in grado di ogni altro di percepire le vibrazioni del sentimento patriottico che d'ogni parte remota della terra ove sono degli italiani, vengono a noi tradotte in atti ed in parole.

Giacchè è precisamente il Touring che agli occhi ed al cuore dei lontani presenta e ricorda il Paese nella sua essenza più concreta ed elementare. E' il Touring che parla dei *luoghi* che i nostri connazionali assenti hanno ai loro tempi migliori veduti ed amati e che di questi luoghi sviscera tutta quanta la intima e suggestiva poesia estetica e storica. E' il nostro sodalizio che raccoglie in un fascio immenso di forze e di pensiero solidali una moltitudine di italiani con la missione di far loro maggiormente conoscere e più consapevolmente amare questa nazione tanto ne' suoi panorami che ne cantano il presente, quanto nel tesoro inapprezzabile de' suoi monumenti che ne narrano le glorie passate.

Questi due moretti che sfogliano la *Rivista Mensile* ridendo — si vede che sono all'esordio dei loro contatti con gli italiani; quando i nostri compatrioti, con la loro influenza di ogni giorno ne avranno compiuta l'educazione, probabilmente noi non li vedremo più ridenti; ma attenti e pensosi.

I SERVIZI AUTOMOBILISTICI IN ITALIA.

In seguito alla legge 12 luglio 1908 che ha elevato il sussidio chilometrico annuo a L. 800, si è notata una ripresa di domande per la riattivazione di detti servizi. Finora le linee aperte al pubblico sono 26, quelle alle quali è stato assegnato il sussidio con riserva di farne la concessione dopo l'attuazione sono 34, e quelle in progetto 115. Con piacere si rileva che queste linee vanno prendendo un buon sviluppo anche nel mezzogiorno e nelle isole. Notizie più particolareggiate saranno contenute nel nostro *Annuario dell'Automobilismo* che pubblicherà i nomi di tutte le linee in esercizio ed in progetto.

Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del T. C. I.

Domenica, 28 Marzo 1909

Siedono al tavolo della presidenza i consiglieri: Johnson, Barutta, Belotti, Bertarelli, Favari, Gola, Guastalla, Guasti, Moro, Pugno, Riva, Vigliardi, e i sindaci Magnocavallo, Soffredi e Turrini.

Johnson. Ringrazia gli intervenuti: in base all'articolo 33 dello Statuto invita l'Assemblea a passare alla nomina del suo presidente. Avendo notato tra i presenti Ernesto Teodoro Moneta, presidente della Associazione Lombarda della Pace, ne propone la nomina per acclamazione.

E' chiamato alla presidenza per acclamazione **Ernesto Teodoro Moneta.**

Presidente. Sono gratissimo dell'onore che i soci mi hanno voluto fare chiamandomi a presiedere la loro Assemblea annuale.

Ho veduto ieri associato il nome del nostro Sodalizio a quello della «Dante Alighieri»: tale avvicinamento delle due maggiori Associazioni nazionali è simbolo di elevato patriottismo che io, chiamato a presiedere l'Assemblea, sono ben lieto di mettere in evidenza. Ma in pari tempo io son lieto e grato che la vostra benevolenza mi abbia chiamato a presiedere questa Assemblea, perchè ciò mi permette di esprimere, sia personalmente, sia come presidente della Società della Pace, i miei sentimenti di compiacimento vivissimo nel constatare la crescente prosperità del Touring, che veramente oggi è assurto alla dignità ed all'importanza di Istituto di moderna civiltà.

Noi siamo oggi in un periodo transitorio: in un periodo intermedio tra la civiltà guerriera e la civiltà mondiale: tra la civiltà affermata col conflitto dei popoli, e la civiltà veramente umana che solo potrà conseguirsi col trionfo dell'idea della pace universale. Ma dobbiamo tuttavia trovarci sempre preparati, se vogliamo essere forti e come tali incutere rispetto. Ecco perchè io ritengo specialmente benemerita l'opera del nostro Sodalizio perchè è appunto colla meravigliosa organizzazione dei suoi 70 000 soci, che esso sarà sempre in grado di portare un fortissimo appoggio alla sicurezza ed alla difesa della Patria! (*vivi applausi*).

Presidente. Se nessuno domanda la parola sul verbale dell'Assemblea dell'anno scorso, lo ritengo approvato. Dà la parola al cav. Vigliardi per la lettura della relazione morale e finanziaria del Consiglio direttivo.

Vigliardi, legge la relazione che alla fine è accolta da applausi.

« *Egregi Consoci,*

« Il bilancio che vi presentiamo è finanziariamente ottimo. Ma esso dimostra altresì che l'aumento del patrimonio si accompagna al pieno sviluppo del programma formulato in modo così saldo dal nostro Statuto ed al notevole incremento di soci dovuto al 92,27 % di rinnovi ed a 13 482 soci nuovi dei quali 643 vitalizi, incremento che segna in ogni sua parte il massimo raggiunto in tutti gli anni di vita del Sodalizio.

« Il programma del Touring comprende prestazioni personali ai soci e servizi di carattere generale per il turismo, nonchè un'azione vasta di propaganda per tutto quanto è inerente alla locomozione, al viaggio, alla conoscenza del Paese e che può portare a questo un incremento morale e materiale.

« Se noi abbiamo quest'anno assolto il nostro debito nel campo delle pubblicazioni, sta a testimoniarlo la *Rivista* rinnovata. Senza far sentire al bilancio eccessivo gravame dalla trasformazione e senza diminuire le altre pubblicazioni, si è potuto conferire alla *Rivista* la caratteristica di contributo alla coltura generale e alla educazione turistica, di propulsione a tutte le grandi iniziative che si vanno man mano annunciando nel nostro campo speciale.

« Sta a testimoniarlo anche l'*Annuario Generale*, aumentato di mole per maggiore ricchezza di notizie, ma reso biennale per la stabilità oramai raggiunta nell'assetto dei nostri servizi e nell'ordinamento della compilazione.

« Ne fanno fede i Fogli della Carta d'Italia, la poderosa pubblicazione, assunta non senza trepidazioni, che ora si va compiendo con larga fiducia e che è una delle più grandi basi di volgarizzazione della coltura geografica e di conoscenza della Patria.

« Del valore e della riputazione di questa nostra opera, avemmo una conferma nei giorni dolorosi che seguirono l'immane disastro del terremoto, allorquando e dal Governo e dalle Provincie e dal Popolo, che accorreva a soccorso fraterno su quelle terre, vennero colla voce dell'ansia e dell'urgenza le richieste dei Fogli 51 e 52.

« E dopo questa, una nuova iniziativa che ha avuto tra i soci la migliore accoglienza, fu quella delle Monografie Regionali illustrate (di cui pubblicammo già Umbria e Puglie), dovuta ad un'utile intesa fra il vostro Consiglio, l'Amministrazione e il Direttore generale delle Ferrovie dello Stato, che alla propaganda della bellezza delle nostre regioni attendono con spirito moderno.

« Queste due prime Monografie, che hanno tutto il carattere della vera guida pratica ed artistica, iniziano, così a puntate e con una enorme diffusione, come una Guida Generale d'Italia, fatta con uniformità di criteri, precisione di notizie e senso d'arte, la quale ancora tra noi mancava che avesse il colore e la fede nazionale di fronte alle guide che del nostro Paese si pubblicano all'estero.

« Il Manuale Pratico del Cantoniere fu donato dal Touring in 40 000 esemplari a tutti gli stradini d'Italia; è opera elementare che sminuzza e spiega la questione stradale nei suoi umili e pure fondamentali fattori.

« La pubblicazione in corso di stampa di una estesa descrizione delle strade d'Italia, considerate dal punto di vista del loro mantenimento, darà, con una ricca raccolta originale di documenti e di dati, un esatto criterio per comparare i sistemi tecnici ed amministrativi per la miglior manutenzione della nostra rete stradale rimessa in onore dai nuovi mezzi di trasporto.

« Infine nel 1908 due altre importanti pubblicazioni speciali di carattere erudito e riservato, dovute oltre che al grande amore del dirigente il lavoro della Carta d'Italia, alla poderosa forza di collaborazione dei soci del Touring, hanno avuto compimento e vedranno la luce fra pochissimi giorni. L'uno è un lavoro di lunga lena di contributo pratico alla toponomastica italiana, poichè vi si propongono circa 8000 modifiche di nomi alla Carta d'Italia al 100 000 dell'Istituto Geografico Militare. Questo volume è compilato con l'intento di aiutare l'aggiornamento delle Carte Militari (intento elevato che interessa la difesa e l'economia nazionale) e propugna la necessità di una specie di dettato unico e definitivo alla toponomastica italiana, basato sull'indagine sperimentale e concordato fra gli enti che vi hanno competenza, primi l'Istituto Geografico Militare e la Società Geografica Italiana, non ultimo il Touring. Questo volume sarà distribuito ad enti, a studiosi specialisti e alle due Camere legislative.

« L'altra pubblicazione, di carattere ed applicazione più popolare, è la Carta Automobilistica delle Grandi Comunicazioni al 650 000 da leggere al volante nelle grandi traversate, col solo scopo di sovvenire le necessità itinerarie di un rapido viaggio. Siccome essa si rivolge ad una classe di soci che non rappresenta numericamente la maggioranza, anzichè una distribuzione gratuita, la quale sarebbe apparsa un gravame di bilancio inopportuno a molti, perchè d'interesse non generale, verrà messa in vendita a mitissimo prezzo. Il Consiglio ebbe cura di provvedere in modo che questa nuova e notevole opera possa reggersi con un finanziamento proprio.

« Da ultimo abbiamo pure continuato l'*Annuario dell'Automobilismo*, che va ogni anno più ampliando il proprio organismo e trova favore, così che ne esaurimmo l'edizione anzitempo e l'Automobile Club di Milano lo assunse per distribuirlo a proprie spese ai suoi numerosi associati.

* **

« E' opportuno ora di rapidamente ricordare i servizi speciali per i soci: la libertà di passaggio per tutte le frontiere con biciclette e motociclette sulla sola esibizione della tessera; i 2000 trittici distribuiti nell'anno pel Belgio, la Germania, la Francia, la Svizzera, l'Olanda, l'Austria, la sicurezza che potremo emettere trittici inglesi ed americani appena saranno legge i progetti attualmente in discussione in quei paesi in materia doganale; le pratiche per la concessione del trittico per la Spagna concluse in questi giorni; i consulti legali gratuiti; i rimborsi di targhette ed accessori smarriti o derubati durante trasporti in ferrovia; i ribassi di viaggio; le facilitazioni presso gli affiliati; il materiale di biblioteca aumentato; fornendo così il mezzo di rispondere a numerose quotidiane richieste di notizie tra le più varie, interessanti il turismo, le sue pratiche, i suoi mezzi, ecc.; l'assistenza dei consoli, dei medici, dei legali; le assicurazioni infortuni facilitate; infine i trattati di reciprocanza con 30 Associazioni turistiche confederate all'estero che assicurano ormai al socio che lo voglia facilità di recapiti, di notizie ed assistenza nei suoi viaggi in tutte le parti civili del mondo.

* **

« Provveduto in tal modo al compito delle prestazioni dirette ai soci, il Consiglio ha contemporaneamente curato di dare continuo incremento a quella parte di opera che risponde ad un alto concetto dell'Associazione; difendere gli interessi generali del turismo e cooperare all'incremento di questo da chiunque e con qualunque mezzo praticato.

« Non solo pei soci il Touring ha distribuito gratuitamente, come dicemmo, il Manuale Pratico del Cantoniere Stradale, ha partecipato ai lavori della Commissione Ministeriale per il miglioramento delle strade nazionali, ha compiuto gli studi per la larghezza dei cerchioni delle ruote, in rapporto al carico dei veicoli, diffondendone i risultati e provocando azione di Governo per unificare i diversi regolamenti assunti dalle provincie.

« Non solo pei soci la Commissione Strade del Touring ha dato l'opera di consulenza, intervenendo, cortesemente richiesta, in divergenze locali di metodi tecnici, di tracciati di strade. E fu nell'interesse generale che il Touring inviò rappresentanti al primo Congresso internazionale della strada a Parigi, i cui insegnamenti provvide anche il Touring a divulgare in Italia.

« Sempre in tale tema è stata iniziata nel 1908, ed avrà compimento fra breve, un'energica azione del Touring per richiamare con proposte concrete l'attenzione delle due Camere sulla questione della viabilità, che, data la trascuranza in cui è lasciata, sembrò sinora soggetto inferiore alle cure dei nostri legislatori: perchè si addivenga, una buona volta, alla persuasione di ciascun uomo parlamentare dell'importanza vitale del problema, non solo per il turismo, ma per l'economia generale del Paese.

« In fatto di segnalazioni stradali, è utile qui di ricordare che il Touring ha nel 1908 speso di proprio e di sottoscrizioni, 19 000 lire, collocando 800 nuovi cartelli, portandone così il numero totale a 4500.

« Una nuova segnalazione si è potuta realizzare nel 1908 con la distribuzione di un centinaio di cartelli di confine col concorso cordiale del Ministero delle Finanze e dei Lavori Pubblici e quello spontaneo di consoli, di soci e di agenti doganali.

« Merita particolare accenno anche lo sviluppo dato quest'anno alle segnalazioni in montagna, mercè l'azione energica del Consorzio costituito presso il Touring e la generosità del consocio comm. Ravà-Sforni, che fornì i mezzi per indire un concorso. Si fecero 31 segnalazioni di passi e cime, specialmente per opera dei nostri alpini che si interessarono vivamente all'iniziativa, e si è disposto perchè nel 1909 questo lavoro di vera propaganda d'alpinismo popolare sia intensificato con nuovo ardore.

* **

« Come sulla strada così intorno ai mezzi di trasporto il Consiglio ha continuato a sviluppare opera di difesa e di propaganda. La campagna insistente, tenace, per la riduzione della tassa sulla bicicletta, ha avuto nel 1908 i prodromi della risoluzione colla promessa formale da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri di provvedere con un progetto di legge di iniziativa ministeriale, nè il Touring mancherà in questi giorni di riprendere immediatamente la propaganda presso la nuova Camera elettiva e presso il Governo, perchè le fatte promesse siano mantenute coi bilanci preventivi di quest'anno.

« Il nostro Ufficio Legale ha partecipato alla lotta contro l'abuso che alcune Amministrazioni comunali non si vergognano di praticare, di fare del regolamento di circolazione un'applicazione arbitraria, un vero mezzo di speculazione finanziaria, con un'aggressiva organizzazione di ingiuste contravvenzioni agli automobilisti.

« Il Touring ha partecipato altresì vivamente alle cause di indole generale svoltesi contro disposizioni retrive di alcune rare Amministrazioni comunali o provinciali, che proibivano arbitrariamente l'uso di banchine ai ciclisti ed è intervenuto con appositi ricorsi ai Ministeri, per l'applicazione equa della legge nei riguardi di particolarità relative agli automobili ed ai cicli. D'altra parte l'opera nostra avvia le autorità competenti all'istituzione auspicata di un libretto di libera circolazione internazionale automobilistica unificatore di tutti i diversi trittici ora in vigore, pel modello del quale abbiamo già ottenuto il consenso del Ministero delle Finanze e l'appoggio del Ministero degli Esteri. La proposta, con la sanzione del Governo, verrà portata nella conferenza dei Governi in Parigi nel prossimo maggio, nella quale, insieme al benemerito A. C. I., il Touring difenderà gli interessi nazionali dei nostri automobilisti, nel senso di profittare della revisione delle norme di circolazione in tutti gli Stati europei per unificarle per ottenere le disposizioni più liberali e più razionali del nostro.

« E un'altra pratica ha già compiuto il Touring che ottenne il favore del Ministero delle Finanze: la concessione della temporanea importazione, salvo estendere l'uso dei trittici o istituire titoli equivalenti, pel passaggio in franchigia da Stato a Stato dei canotti automobili e dei motori e degli apparecchi di locomozione aerea.

« Infine, il Touring ha ottenuto che l'applicazione della legge sul riposo festivo non nuocesse allo sviluppo del turismo popolare con vetturette e con motociclette, facendo permettere la vendita della benzina anche nei giorni festivi.

« E la benzina fu oggetto per noi di studi analitici di laboratorio assai interessanti, sia pel controllo delle varie marche tenute dagli affiliati, sia per contribuire a quegli studi così in onore all'estero, che danno utili indicazioni per le varie applicazioni all'industria del motore dei diversi tipi di benzina secondo i sistemi di carburazione necessari per l'automobilismo terrestre, nautico o aereo.

« Per il miglioramento delle condizioni di residenza del viaggiatore, ha lavorato con perseveranza la Commissione Alberghi: ha diffuso opuscoli di norma agli albergatori per la rigenerazione dei loro ambienti e dei loro servizi, ha indetto e condotto felicemente a termine un concorso per i migliori tipi di medî e piccoli alberghi, ora che lo sviluppo grandissimo del turismo ne ha reso lucrativa l'industria, raccogliendo in gara le migliori e geniali competenze dei cultori dell'architettura, dell'igiene e della decorazione della casa.

« Il concorso ha avuto il suo epilogo nella mostra alla Villa Reale e di esso si pubblicheranno in questi giorni, con abbondanza di dati grafici e numerici, i migliori lavori perchè si possano tradurre in atto dagli alberghi nascenti.

« La Commissione ha nello stesso tempo inaugurato una serie di riunioni per bandire la buona parola, per interessare l'opinione pubblica e le autorità alla questione degli alberghi intimamente connessa con quella del risorgimento economico delle varie regioni, e così dal Cusio, al Lario, al Verbano, dai Torni Bergamaschi alla Valle d'Aosta, fu tutto un utile agitarsi di nostri consoli a preparare l'avvento delle riunioni e a farne tradurre in pratica i dettami ed i consigli.

« Infine nella partecipazione del Touring alle esposizioni di carattere turistico, è da notare sopratutto quella di Parigi, ove lo spirito nostro è sempre quello di aiutarvi e sussidiarvi moralmente lo sviluppo dell'industria e del turismo italiano.

* **

« Queste prestazioni e questi lavori, hanno sintetica espressione nelle varie voci del bilancio che vi sottoponiamo; e la quota di 54 161 lire che ci fu ancora possibile di passare ad aumento del patrimonio sociale, corrisponde ad un prudente *minimum* di riserva che un organismo così complesso come il nostro deve accantonare per mantenersi una base d'operazioni proporzionata all'entità crescente del Sodalizio ed alla necessità di provvedere a sede stabile, di che vi facciamo relazione colle proposte modificazioni allo Statuto.

« L'azione del Touring diventa, anche per questa sua sicurezza materiale, sempre più ardita.

« Ci sia permesso di ricordare con vivo compiacimento una delle nostre più gagliarde manifestazioni, fatte in campo nuovo per noi ed in aiuto di altri e ben maggiori predecessori nostri, che benevolmente accolsero e giudicarono il nostro contributo.

« Vogliamo dire della Crociera Motonautica Piacenza-Venezia. Nella poderosa e vitale questione della navigazione interna, il Touring è entrato colla forza suggestiva dei propagandisti numerosi accomunati da un ideale solo, dallo scienzato al modesto meatore: quella Crociera si è iniziata a quel nuovo ponte grandioso che « Insubria ed Emilia congiunge » sulle cui forti spalle rimane un artistico segno gentile della fede del Touring: essa è finita negli incanti di Venezia e a lungo sul fiume animato dalle moltitudini, la prima volta credenti nei trasporti fluviali, si ripeterà l'eco della poderosa voce del Touring. Quella prima Crociera non solo ha animate le speranze, ma sembra aver mutato i propositi in opera.

« Vi ha oggi una legge dinanzi alla nuova Camera, vi sono dei provvedimenti immediati per rendere meno rischioso il viaggiare sul nostro massimo fiume, vi è infine tutto un risveglio di attività private e di simpatie autorevoli, che vanno formando la coscienza nazionale del « navigare necesse ».

« E « navigare necesse » ormai anche pel mare più ampio del cielo: perciò il Touring ha preso parte attivissima alla propaganda subitanea, quasi di sentimento, che ha pervaso imperiosamente ognuno di noi. Esso ha appoggiato con ogni mezzo, sia la formazione di gruppi tendenti a facilitare lo *sport* e l'industria dell'aviazione, sia gli studi tecnici che a questi si riattaccano, sia le manifestazioni pratiche sperimentali.

Il Touring ha partecipato ai Congressi indetti per il movimento dei forestieri, per la difesa dei paesaggi e monumenti pittoreschi, ai concorsi banditi dal Ministero per le diverse applicazioni dell'automobilismo alle macchine agrarie, ai servizi postali, alla piccola industria; ha appoggiato le sane manifestazioni del turismo ciclistico, ha dato il nome, i mezzi e l'opera per il funzionamento del Sottocomitato Nazionale dei Volontari Ciclisti ed Automobilisti, per il sorgere e l'organizzazione dei Reparti locali; per la brillante manovra di Piacenza, alla quale convennero più di 20 Reparti con 600 volontari organizzati, quanti mai prima s'eran veduti; ha partecipato a tutti gli accordi internazionali, su tutte le questioni interessanti il turismo, ha cercato di nulla tralasciare per suscitare ed appoggiare ogni buona iniziativa per la maggior propaganda del viaggio, del ciclismo, dell'automobilismo, della navigazione fluviale e marittima, della navigazione aerea, della difesa delle nostre tradizioni, dei nostri paesaggi, delle nostre glorie e dei nostri tesori d'arte. A più validamente continuare tale azione che più pronta e più efficace risulta se il suo sviluppo è prossimo ed in contatto continuo coi poteri dello Stato, vi proponemmo l'istituzione di una Delegazione del Touring in Roma capitale.

* **

« Il Consiglio si è radunato per tutti questi lavori che siamo venuti esponendo ogni mese; la Direzione tutte le settimane, ed in certe epoche più volte alla settimana. Assidua è stata la collaborazione delle Commissioni e dei Consolati che il Consiglio sente qui di segnalare alla vostra riconoscenza, come il Consiglio deve testimoniarvi della collaborazione intelligente e fedele degli Uffici.

« Così operando non solo abbiamo sentito di compire il dovere nostro di cittadini e di obbedire al mandato conferitoci dalla benevolenza dei soci, ma abbiamo avuto fede, e di quella fede ogni giorno ci accendiamo, che l'opera nostra apprezzata, appoggiata, sorretta dalla solidarietà dei soci, ci condurrà ad un Touring sempre più grande, sempre più rispettato, sempre più benemerito del Paese; al Touring dei centomila soci! (*Applausi*).

Avv. **Baseggio.** La miglior lode che possa venir fatta al Consiglio direttivo è la relazione stessa che esso ci ha presentata e che riassume tutta l'attività del Touring nello scorso anno: ma una lode speciale che sente di rivolgere al Consiglio, è quella che riguarda l'opera del Touring a favore del miglioramento delle strade, specie ove si consideri la condizione fatta alle strade del Paese nostro, per il modo confuso e sovente contradditorio col quale la legislazione e l'amministrazione pubblica hanno provveduto e provvedono al loro mantenimento. Prima conseguenza di tutto ciò è che non sapendosi con precisione come le strade nascano, incerta è pure l'attribuzione della competenza per la loro manutenzione.

Avv. **Pizzagalli.** Domanda schiarimenti sopra le pratiche iniziate colla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per le segnalazioni dei passaggi a livello. Deplora il modo di confezione della targhetta delle biciclette e fa voti perchè il Governo vi rimedî.

Bianchini. Riferendosi al recente fatto della falsificazione delle schede, chiede se il Consiglio ha provveduto ai mezzi per impedire possibili sorprese nelle votazioni.

In merito alla tassa sulla bicicletta, si dichiara del numero di quelli che hanno sempre sostenuto che alla bicicletta non si debba applicare la tassa, in quanto precisamente la forza della bicicletta sta nella forza di chi la muove. Trattandosi di carrozza il caso è differente: occorre il cavallo e può essere quindi una questione di lusso: ma siccome non c'è una tassa sulle suole delle scarpe, così sembra ovvio che anche la bicicletta non debba trovarsi esposta ad una tassa (*ilarità*).

Quanto alla targhetta è veramente desiderabile che essa sia fatta meglio, perchè il ciclista si trovi meno esposto a smarrimento o a furti.

Riguardo le strade ritiene che perchè i deputati possano venire efficacemente interessati al miglior assetto delle comunicazioni, dovrebbe venir loro fatto obbligo di andare a piedi a Roma, quando devono prendere parte ai lavori parlamentari (*ilarità*).

Per le Guide ferroviarie domanda se si è pensato di fare qualche cosa anche per quelle regioni che sono invase dagli stranieri, non collo scopo di educazione individuale, ma collo scopo quasi di conquista per la fabbricazione di oasi tedesche in terra italiana

Crede che sarebbe opera altamente italiana, se il Touring, appena potesse, si mettesse ad illustrare queste regioni (*vivi applausi*).

Pizzali. Domanda se non potrebbe l'inconveniente della targhetta essere evitato permettendo al contribuente che avesse perduta la targhetta, di farsene dare un duplicato presentando la bolletta di ricevuta.

Fa voti che il Touring riprenda la pubblicazione dei profili che si accordi colle stazioni universitarie alpine per l'incremento delle segnalazioni; che raccolga tutte le informazioni di viaggi che pervengono dai Soci in modo da integrar l'opera dell'Ufficio informazioni.

Esprime infine il voto che nella eventuale nuova sede una sala sia riservata alle riunioni private dei soci allo scopo di favorire il loro miglior affiatamento.

Lebegott. Ringrazia il Touring per l'appoggio prestato a favore del Corpo Nazionale V. C. A.

De Dionigi. Interpella il Consiglio direttivo sulle restrizioni poste recentemente dalla Società di Navigazione del Lago Maggiore e del Lago di Garda circa gli sconti praticati ai soci del Touring.

Peroni. Domanda che il Regolamento interno venga pubblicato sull'*Annuario Generale*.

Richiama l'attenzione del Consiglio sulle grandi difficoltà pratiche che si oppongono alla applicazione generale del Regolamento sulla larghezza dei cerchioni.

Osserva che il Touring, per gli alberghi nei piccoli, e sovente nei grossi centri, non ha ancora ottenuto quel minimo di modificazioni che è richiesto dalle moderne esigenze del turismo, specie per ciò che riguarda gli impianti sanitari.

Nelle comunicazioni tra Comune e Comune vi sono molte strade che fanno dei giri viziosi. Ora quasi sempre in tali casi esiste tra i due centri una comunicazione più breve, e già pedonata, la quale potrebbe con pochissima spesa essere maggiormente sviluppata e resa accessibile anche alle biciclette.

Le lodi che si fanno al Consiglio direttivo per l'opera esplicata nello scorso anno sono ben meritate. Gli sia concesso di dire una parola sulla questione, già qualche volta trattata in assemblea, dell'accentramento della Amministrazione in Milano: forse ancora non si sente la necessità di una decentrazione dell'Amministrazione del Touring: ma più i soci aumentano, e più si presenta l'opportunità che l'Amministrazione del Touring sia più suddivisa, per lo meno tra i centri che contano numero più ingente di soci; questo crede si potrebbe ottenere introducendo nello Statuto la modificazione che i Consoli siano nominati dai soci delle rispettive località.

La proposta di studiare una forma di Consolato elettivo non può ora essere presentata che come raccomandazione al Consiglio, colla preghiera che essa sia compresa nell'ordine del giorno della prossima Assemblea.

Origoni. A nome della Società di Aviazione incoraggia il Touring perchè continui nell'opera benemerita di interessamento intrapresa a favore dell'aeronautica e dell'aviazione e si augura di veder presto Bertarelli occuparsi di una Carta speciale per uso degli aviatori, con tutte le indicazioni che li possono interessare.

Gargiulo. Raccomanda vivamente al Consiglio che faccia azione perchè le banchine siano meglio tenute e sopratutto sgombre dalla ghiaia: ha constatato che le strade quando entrano nel territorio della provincia di Milano sono in generale assai mal tenute.

Cornelii. Crede che il Touring si curi poco nella manutenzione delle strade comunali, specialmente di quelle che si trovano all'accesso di monumenti nazionali. Richiama in modo speciale l'attenzione del Consiglio sulle condizioni deplorevoli in cui si trova la strada che conduce al monumento della Certosa di Pavia: propone che il Consiglio faccia pratiche perchè tali strade siano dichiarate se non nazionali, almeno provinciali.

Nei riguardi dell'*Annuario*, propone che per i paesi nei quali non esiste l'ufficio telegrafico, sia aggiunta l'indicazione del paese più vicino in cui l'ufficio telegrafico esiste.

Sacchi. Propone che nell'*Annuario* sia pubblicato l'inno dello Stecchetti.

Bertarelli. — Rispondo a nome del Consiglio direttivo agli oratori che mi hanno preceduto.

L'avv. Baseggio ha richiamato l'attenzione del Consiglio del Touring sopra due punti che riguardano in modo specialissimo la manutenzione delle strade: il punto legislativo, per il quale la strada è stata creata, e passata all'ente che la deve mantenere, ed il punto pratico della manutenzione.

E' verissimo che non si sa come nascono molte volte le strade e non si sa a chi passa il progetto quando la strada si deve costruire, per conseguenza spesso non si può sapere presso quale provincia si trovino i progetti e di chi siano di competenza le questioni di manutenzione.

In fatto di manutenzione vi sono dei problemi difficili da risolvere. I bilanci provinciali, per riferirmi esclusivamente alla rete stradale che presenta più interesse, sono scarsissimi di mezzi, non avendo come provento proprio che la sopra imposta sui terreni e fabbricati. L'opera delle provincie per la manutenzione stradale è stata complicata altresì da difficoltà che hanno carattere irremovibile, importando esse una necessaria modificazione nel sistema tributario nostro. Un'unica proposta è venuta dal Governo, ed è stata sostenuta con vigore: quella del Ministro Wollemborg, la quale cadde nonostante gli sforzi del proponente, perchè il progetto scuoteva tutto il sistema tributario italiano. La nostra azione potrà ottenere risultati efficaci, contenendosi nei limiti della sua competenza, vale a dire cercando di conciliare i principî di una buona manutenzione stradale coll'attuale sistema legislativo. Tale è stato il compito della nostra Commissione strade, la quale ha cercato pazientemente il modo di trovare nelle nostre leggi relative alla manutenzione della rete stradale, tutto ciò che può dare al Touring la possibilità di esercitare allo scopo la sua azione.

Il lavoro della Commissione strade è stato raccolto in un circostanziato memoriale che sarà quanto prima presentato alla nuova Camera, perchè si formi un gruppo parlamentare propugnatore della riforma stradale. La presentazione ai deputati sarebbe avvenuta sino da tempo, se lo scioglimento della Camera non avesse interrotto le pratiche: tali pratiche ora saranno riprese colla maggior sollecitudine ed al miglior loro esito gioverà senza dubbio quella Delegazione parlamentare di cui il Consiglio vi fa oggi proposta. Tale Delegazione, che dovrà comprendere uomini parlamentari e dotati di larga competenza tecnica, potrà appoggiare validamente le nostre idee in modo che esse saranno prese in considerazione certo più sollecitamente di quanto non avremmo potuto ottenere noi di qui.

Rispetto alle segnalazioni ferroviarie, devo dire all'avv. Pizzagalli che le Ferrovie dello Stato, comprendendo che le segnalazioni che si dovrebbero effettuare dovrebbero necessariamente essere applicate su larghissima scala, hanno finito col prestarsi con minor interessamento agli esperimenti iniziati da principio e che pur avevano attirato la maggior attenzione da parte della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato. Le difficoltà che ora si frappongono, sono essenzialmente difficoltà di indole finanziaria: ora la nostra tendenza attuale è precisamente questa: provare alle Ferrovie dello Stato che i minori danni che esse dovrebbero pagare per il minor numero di accidenti causati dalla insufficiente segnalazione dei passaggi a livello, compenserebbe largamente la spesa che le Ferrovie stesse dovrebbero sopportare per segnalare convenientemente tutti i passaggi a livello. E confidiamo che messa la questione in questi termini, l'azione del Touring torni efficace.

Quanto alla tassa e targhetta per la bicicletta, abbiamo viva fiducia che le dichiarazioni del Presidente del Consiglio dei Ministri, onorevole Giolitti, fatte quando fummo da lui ricevuti in udienza a Roma, abbiano realmente attuazione l'anno prossimo.

Il Presidente dei Ministri si è impegnato a presentare il progetto di legge: ma siccome il Ministro del Tesoro aveva affacciato il dubbio che ribassando la tassa, dovesse diminuire notevolmente il gettito della stessa, portando così delle conseguenze abbastanza sensibili anche nel bilancio dei Comuni, è stato proposto in via di transizione, che venga sostituita la targhetta mobile colla targhetta fissa, con aumento notevole di Uffici di bollatura e diffusione della tenaglia ai Comuni.

Il signor Bianchini ha fatto alcune osservazioni: la prima di esse relativa alle schede falsificate che furono trovate nelle votazioni ultime eseguite col solito metodo. I soci sanno che la falsificazione è stata scoperta immediatamente: ciò dimostra che non è molto difficile un controllo durante lo spoglio.

In ogni modo il Consiglio ha deferito ai sindaci di occuparsi della cosa, e fu pubblicato nella *Rivista* di gennaio il loro responso, che naturalmente è stato adottato dal Consiglio direttivo.

Le misure speciali adottate consistono nell'eseguire le schede con una carta speciale che porta una filograna tale da rendere assai difficile e quasi impossibile ogni tentativo di falsificazione.

L'altra osservazione che riguarda le Guide regionali del lago di Garda merita uno speciale esame.

Le Guide sono fatte d'accordo colle Ferrovie dello Stato: quindi dobbiamo tener conto non solo dei nostri desideri, ma anche delle vedute che in proposito ha l'Amministrazione ferroviaria. Finora abbiamo dato corso a due pubblicazioni che hanno interesse speciale: la Monografia dell'Umbria e la Monografia delle Puglie. Era in corso una monografia delle Sicilia, ma il disastro avvenuto ha consigliato a sospondere per il momento questa pubblicazione, rivolgendo invece l'attenzione agli Abruzzi. In ogni modo il Consiglio vedrà di tener conto nei limiti della competenza e del possibile, del desiderio espresso dal signor Bianchini.

Il socio signor Pizzali ha fatto la proposta che in caso di constatata mancanza della targhetta mobile, la ricevuta faccia fede dell'avvenuto pagamento della tassa. Evidentemente questo desiderio non può essere attuato, perchè la targhetta smarrita può essere usata da chi la trova, defraudando così l'Amministrazione dello Stato.

I profili che si pubblicavano una volta avevano

certamente un interesse assai notevole: io che li ho curati ho per essi quell'amore paterno che non si dimentica mai anche se i figli sono di lontana data. Ma devo osservare che la pubblicazione della Guida di Grandi Comunicazioni, per tutte le strade, e la pubblicazione delle monografie regionali, eseguita successivamente, hanno avuto appunto per iscopo di comprendere tutti i profili delle strade, meno naturalmente quelle di costruzione recentissima.

Per le segnalazioni in montagna, la Stazione di Monza dalla quale dipendono tutte le Stazioni universitarie del Club Alpino, è pienamente nel nostro ordine di idee.

Nell'ultima seduta del Consorzio io stesso proposi che si facesse nuova e vivissima propaganda presso le Sezioni del Club Alpino e presso le Stazioni universitarie perchè esse contribuissero tutte nel modo migliore all'incremento delle segnalazioni facendo capo al nostro Consorzio.

Rispondo ora circa la questione degli alberghi.

Il problema degli alberghi è estremamente complesso: da molti anni ci si lavora ed i risultati che si sono ottenuti sono veramente apprezzabili. Soltanto è una di quelle questioni che rinascono continuamente, perchè ogni albergo che è stato in qualche modo migliorato per la propaganda e l'azione del Touring, ne ha accanto un altro per il quale si ripresentano tutte le questioni che sono state risolte per il primo. E' quindi colla costanza che si riuscirà a generalizzare i principî posti dal Touring.

Non sono del parere che gli sconti accennati dal socio signor Pizzali siano ipotetici. L'*Annuario* dimostra che gli sconti si fanno sulla lista dell'albergo, ma che se l'albergatore per un caso particolare cerca di eludere i patti stabiliti col Touring, questo lo radia dagli affiliamenti.

Il Touring occupandosi ad indire Concorsi e riunioni per il miglioramento degli alberghi ottiene risultati pratici evidenti, specialmente per quello che riguarda l'arredamento: tanto è vero che tutti gli alberghi nuovi si fanno con tipi che si avvicinano sempre più ai tipi presentati all'Esposizione di Camere d'Albergo, organizzata dal Touring Club Italiano d'accordo col Comitato dell'Esposizione di Milano 1906. Se non siamo ancora arrivati ad imporre per così dire agli alberghi l'arredamento tipo Touring: assistiamo di giorno in giorno alla diffusione ed alla messa in pratica dei principî del Touring, ciò che è la miglior conferma della bontà e dell'efficacia dell'azione che esso ha sin quì esplicata.

La proposta di destinare un locale per i soci di Milano allo scopo di riunioni fra essi, richiede una risposta più generale nella quale farò entrare quello che l'egregio Socio desiderava sapere.

La facoltà chiesta dal Consiglio che gli sia concessa la possibilità di erogare parte del patrimonio sociale per l'acquisto di una sede propria del Touring non ha nessun carattere, diremo così, di imperialismo, vale a dire di voler costruire una sede per darle l'aspetto e l'imponenza di un palazzo che attesti in qualche modo l'importanza del Sodalizio. Il solo scopo del Consiglio è quello di dare al Touring una conveniente sede di amministrazione, escludendo il concetto di riservare ai soci di Milano una sede per le riunioni private, poichè per il Touring tutti i soci, in qualunque punto abitino, hanno uguali diritti, e quindi le prestazioni che essi ricevono devono essere assolutamente identiche. In questo consiste precisamente la forza del Touring.

Attualmente il Touring occupa un locale di affitto, il cui contratto scaderà fra tre anni. Se il proprietario non intende di trattare in tempo una conveniente riaffittanza noi dovremo provvedere o a trovare in altra sede dei locali d'affitto, o a costruire una sede apposita. Quest'ultima ipotesi, ove attuata, vorrà dire togliere parte del nostro patrimonio dall'impiego del 3,75 % che lo Statuto ci consente e che quanto prima diventerà il 3,50, per impiegarla nella costruzione di una casa che presumibilmente dovrà rendere altrettanto e forse anche di più: di modo che si sopprimerebbe la spesa dell'affitto per sostituirvi il mancato introito dell'interesse del capitale passato alla costruzione dello stabile.

Queste dichiarazioni valgano anche pel signor Perona, il quale osserva che il Touring possiede un'amministrazione soverchiamente accentrata. Ma in quale senso? Le pubblicazioni bisogna pure che siano stampate in un solo posto! Le spedizioni vanno eseguite da un solo punto di partenza! E i concetti d'amministrazione sono imposti dall'Assemblea e sono nelle tradizioni stesse del Consiglio il quale si sente anno per anno ripetere quì dai soci la loro soddisfazione per l'andamento del Sodalizio.

La questione dei consoli elettivi è argomento così vecchio e così radicalmente risolto da moltissimi anni, che è passato nel nostro Statuto con una disposizione ben precisa la quale è questa: « I consoli rappresentano il Consiglio nelle località per le quali sono nominati ». Sono rappresentanti del Consiglio quindi, non dei soci, ed è naturale che sia così perchè i soci corrispondono direttamente colla sede centrale, e la Direzione risponde personalmente a tutti i soci senza intermediari: il massimo della democrazia ci sembra quella di conservare i rapporti diretti tra potere esecutivo e amministrati.

I consoli costituiscono gran parte della forza del Touring, solo perchè per intraprendere grandi pubblicazioni o per organizzare servizi speciali, dobbiamo necessariamente dipendere da una fonte per le informazioni che devono essere così precise e così determinate da non poter essere fornite se non da poche persone. E queste sono i nostri rappresentanti, i nostri delegati in ciascuna località. Ma vi è poi un'altra considerazione importantissima: il Touring di sua natura è così democratico che per il suo programma generale accoglie come soci le persone che sono collocate ai più estremi limiti della scala sociale: noi abbiamo soci degli operai e dei principi. Ora tutte le volte che per eccezione l'esperienza è stata fatta di dover dare alle rappresentanze locali un carattere elettivo, è stata esperienza dolorosa. E ciò è ben naturale. Noi estranei all'ambiente, sia nelle grandi città che nei piccoli centri sappiamo scegliere le persone all'infuori delle inevitabili divergenze di carattere locale, e che si informano a principî o ad interessi di famiglia, o di clientela, o di ragione politica o confessionale. Invece accade che scegliendo alle volte le persone che a un dato momento appaiono le meglio quotate nell'ambiente locale, dopo un po' di tempo si trovano ad essere le peggio quotate, e la Direzione generale si trova nella condizione increscIosa di dover provvedere a cambiamenti od a conservare per un doveroso riguardo delle persone che non possono più rispondere alle esigenze del Sodalizio. Io credo che il signor Perona si arrenderà di fronte ad un giudizio che viene dall'alto, ad un'autorità turistica indiscussa. La *Rivista* del Touring Club de France 12 anni fa ha pubblicato una serie di articoli nei quali Ballif, che è maestro a tutti nell'organizzazione di un Touring, ha trattato a fondo questa questione risolvendola nel modo più netto: o non ci devono essere delegati (e sono i nostri consoli) o questi devono essere i rappresentanti della Direzione centrale e non dei soci! Questo per i motivi che ho detto: di democrazia come concetto e di pratica come esecuzione (*approvazioni*).

Il signor Lebegott, parlando al Consiglio in proposito di Volontari ciclisti, ha evidentemente interpretato l'interessamento del Touring al Corpo Nazionale, come titolo per la sua competenza ad avviare le pratiche in nome di esso. Invece tale competenza è riservata al Sottocomitato Nazionale V. C. A. il quale ha bensì sede presso il Touring, ma funziona come ente a sè. Il Touring in ogni modo appoggerà le giuste aspirazioni dei V. C. A. pel compimento del loro assetto anche nei riguardi di prerogative speciali.

La questione inerente agli sconti sopra i laghi alla quale ha accennato il signor De Dionigi, ha già preoccupato da tempo la Direzione generale. La Società di Navigazione sul Lago Maggiore aveva annunciato al Touring di voler cessare le facilitazioni concesse ai soci sin dallo scorso anno: è stato mediante una pressione vivissima fatta sulla Società che la concessione è stata prorogata ancora per un anno. Ma ora scaduto il termine ci troviamo di nuovo alle prese colle stesse difficoltà.

La Società dice che ha attuato tale quantità di facilitazioni (biglietti festivi, a serie, quindicinali, ecc.), che non sente il bisogno di concederne altre. Tuttavia sono in corso vive trattative che speriamo di poter condurre a buon termine, per togliere la condizione del trasporto della bicicletta, per ottenere il ribasso.

Il signor Perona domanda la pubblicazione del regolamento. Essendosi modificato il funzionamento interno dell'Amministrazione, il Consiglio si è riservato di redigere un regolamento nuovo. Appena esso

arà approvato ne sarà fatta pubblicazione nell'*Annuario*.

Nei riguardi dei cerchioni il socio signor Perona sa che uno studio è stato fatto dalla Commissione strade, sull'influenza della larghezza dei cerchioni delle ruote in confronto allo sforzo richiesto per la trazione. La relazione che è stata fatta sopra gli studi eseguiti dal Touring aveva appunto di mira di distruggere le numerose opposizioni fatte all'attuazione del regolamento, pretendendosi da molti che l'adozione dei cerchioni larghi esigesse maggiore sforzo di trazione.

Ma se il Touring ha potuto esercitare una benefica influenza a togliere tale preconcetto, non è altrettanto agevole di muovere lo Stato perchè unifichi tutte le disposizioni relative alla larghezza dei cerchioni. Per questo abbiamo cominciato dal poco: abbiamo cominciato col muovere l'Amministrazione comunale di Milano. Ma è passato molto tempo prima che il regolamento stesso avesse applicazione pratica, poichè la forma dei cerchioni da paese a paese variava assai sovente e non era giusto che si danneggiassero improvvisamente tanti interessi coll'esigere da tutte l'immediata osservanza del regolamento. Uguale azione il Touring ha svolto con successo anche presso le altre Amministrazioni provinciali nel senso di ottenere l'uniforme applicazione del regolamento, ed assicuro i soci che è viva l'azione nostra presso il Governo per una disposizione generale che unifichi le diverse norme in vigore.

Ringrazio il socio Origoni delle sue parole di incoraggiamento per quanto il Touring opera in favore dell'aviazione. In quanto all'augurio che venga il giorno in cui si possa pubblicare dal Touring una carta per gli aviatori, posso dire che uno scambio di idee è avvenuto colla Società Aeronautica Italiana e colla Società Elettrotecnica Italiana, perchè si possa eventualmente approfittare del nostro 250 000 per aggiungervi l'indicazione dei fili ad alta tensione e quelle altre segnalazioni che possono interessare gli aviatori: ad esempio stabilimenti che lavorano di notte, città illuminate elettricamente, ecc.

La pratica presso gli Uffici tecnici perchè le banchine siano conservate sgombre dalla ghiaia sarà rinnovata. Sarebbe però ingiusto di muovere rimprovero alla provincia di Milano per la manutenzione delle sue strade, in confronto delle provincie finitime, in quanto tutti hanno potuto constatare che da un paio d'anni in qua si è avuta una vera rigenerazione della rete stradale intorno a Milano. Al contrario per la provincia di Como è doloroso di dover constatare che al chilometro 27, in cui la strada provinciale milanese entra in territorio comasco, comincia una manutenzione molto peggiore.

Ora devo rispondere al socio signor Cornelli, che ha accennato alle condizioni deplorevoli in cui si trovano per lo più le strade di accesso ai monumenti nazionali o comunque di interesse artistico. Devo ricordare che noi disperderemmo le nostre forze in maniera non pratica se pensassimo di agire presso le Amministrazioni comunali per ottenere una miglior manutenzione delle strade di loro competenza: anzitutto per le disparate condizioni in cui si trovano i bilanci comunali. Inoltre bisogna che la Provincia cominci ad osservare tali concetti perchè il Comune impari esso pure. Infine devo osservare che rimane da regolare la questione sulla competenza: molte provincie discutono come se si trattasse di argomento essenziale per la vita dei Comuni, quella che si chiama provincializzazione delle strade: provincializzazione che certe Amministrazioni provinciali desiderano, mosse da un concetto politico di accentramento di mezzi per la manutenzione, e che certe Amministrazioni comunali d'altro canto vengono a desiderare per caricarsi della spesa relativa, addossandola alle provincie.

Circa la strada alla Certosa consta a noi che l'ingegnere architetto Brusconi, direttore dell'Ufficio Regionale dei Monumenti di Lombardia, ha precisamente fatto pratiche in questo senso perchè la strada sia mantenuta nel modo migliore: noi ci associeremo a lui presso i Comuni interessati perchè si ottenga un risultato pratico.

Al signor Sacchi rispondo che ben volontieri rimetteremo nella prossima edizione dell'*Annuario Generale* l'inno dello Stecchetti.

Con questo mi pare di aver risposto a tutti quelli che hanno mosso osservazioni nei riguardi della relazione morale del Consiglio (*applausi*).

Pizzali. Desidera avere evasione alla sua proposta perchè il Touring si faccia centro delle informazioni individuali dei soci che compiono escursioni.

Bertarelli. Teme che il risultato di questa collaborazione dei soci sia meno largo di quello che si possa pensare, perchè altro è sperare che i soci diano la loro collaborazione, ed altro è pensare che di questo materiale possa venir fatto uso utile. Ad ogni modo è cosa che si può tentare e si faranno in tal senso delle raccomandazioni.

Quanto all'Ufficio informazioni esso ha dato nello scorso anno numerosissime informazioni: oltre 10 000. In questo campo si può andare fino all'infinito, ma se si può desiderare uno sviluppo ancor maggiore dell'Ufficio, d'altra parte giova ricordare che non è tanto facile trovare il personale competente ed eclettico che si presti a tal uopo.

Bianchini. Chiarisce la sua domanda: se il Consiglio anche in seguito all'incidente delle schede falsificate, non aveva pensato di rendere più pratico il modo di votazione. Riscontra nel modo di votazione nostro un difetto: che una volta stabilito il Consiglio, non sa come si potrebbe organizzare un cambiamento, occorrendo, per una necessità di fatto: ciò essendo i soci molto sparsi e molto esiguo il numero dei votanti. Ora sta bene che d'ora in avanti le schede si stamperanno su carta filogranata: ma questo non toglierebbe, pur rendendola difficile, la contraffazione.

In un caso di votazione nella quale molte schede fossero dubbie il Consiglio e gli scrutatori potrebbero annullarle, ma essi potrebbero venir accusati di un atto illegale. Augura che il Consiglio studi una forma più pratica.

Bertarelli. Il Consiglio studierà questo: anzi si permetterà di invitare il signor Bianchini ad esporre sul terreno pratico le sue idee.

Presidente fa mettere ai voti la chiusura.

La chiusura è approvata, dopo contro prova, all'unanimità.

Perona. Desidera una risposta circa la domanda fatta per l'inclusione di un oggetto nell'ordine del giorno della prossima Assemblea. Il comm. Bertarelli dice che il Corpo consolare deve essere emanazione del Consiglio. Crede invece che il Corpo consolare deve essere una rappresentanza dei soci e ritiene che si possa trovare un mezzo termine nel quale si conciglino queste due opposte tendenze. Si limita ad osservare per esempio, che i Sindaci sono i delegati del Governo, eppure essi sono di nomina locale.

Bertarelli. Il Consiglio esaminerà la questione, ma non prende impegno di portarla all'ordine del giorno dell'Assemblea.

Presidente. Mette ai voti il bilancio consuntivo dell'anno 1908 avvertendo che tale voto ha solo carattere consultivo, dovendo la votazione venir effettuata col mezzo delle schede che ogni socio riceve col mezzo della *Rivista Mensile*.

Il bilancio dopo prova e controprova è approvato all'unanimità.

Presidente. Mette in votazione la proposta di modificazioni allo Statuto di cui al N. 5 dell'ordine del giorno.

Bianchini. Domanda sotto quale forma l'acquisto di questa sede si potrà fare: cita l'esempio del Circolo Filologico che all'uopo ha dovuto erigersi in Ente morale.

Belotti. (Consigliere). Il Circolo Filologico, ha costituito una società a scopo di poter acquistare uno stabile. Ora potrebbe darsi che il Touring seguisse pure questa forma, e costituisse un ente il quale vivendo della stessa vita del Touring, del capitale del Touring, degli uomini del Touring, rendesse possibile l'acquisto del palazzo. Come pure potrebbe darsi che studiandosi la possibilità dell'erezione del Touring in ente morale, la questione si risolvesse in senso favorevole, e si proponesse quindi di provvedere in conformità.

L'articolo dello Statuto è predisposto in modo che al Consiglio sia lasciata la possibilità di scegliere la forma più adatta per l'acquisto: e tra queste forme si è pensato a quella di costituire una specie di ente autonomo per la sede, il quale possa per tale via indiretta dare al Touring un proprio stabile.

Pizzagalli. Sulla nomina della Delegazione in Roma domanda se quel Consolato non poteva servire per lo scopo senza creare questo nuovo organo: chiede se del Consiglio faranno parte il presidente ed il vice-presidente soli, oppure l'intiera Delegazione.

Bertarelli. ...solo il presidente ed il vice-presidente, come del resto appare dal testo dell'articolo modificato.

Gavirati. Vorrebbe vedere tra i soci un'unanimità di consenso all'iniziativa per l'acquisto della sede. E' necessario ormai che un' Istituzione come la nostra, di carattere veramente nazionale, abbia una propria sede. La questione della forma che è stata sollevata, deve scomparire di fronte alla fiducia dei Soci in tutti i membri del Consiglio direttivo. La questione di principio è una sola: il Touring deve avere una sede propria? Si! esso oggi è abbastanza forte per potersi assumere l'onere e la responsabilità di tale iniziativa: per questo vorrebbe che l'Assemblea fosse unanime nel votare integralmente la proposta del Consiglio direttivo (*applausi*).

Bertarelli. Rispondo all'avv. Pizzagalli circa la proposta della Delegazione in Roma. Il Consiglio ha proceduto di pieno accordo col Consolato romano, nel senso che il Consolato stesso entrerà a far parte della istituenda Delegazione. Quanto al suo dubbio se la Delegazione in Roma sia necessaria, rispondo subito.

Il Consolato di Roma ha lo stesso mandato che hanno gli altri Consolati d'Italia. E' necessario invece che per i rapporti speciali e per gli interessi di ordine vario che noi abbiamo nella capitale, si istituisca in Roma una rappresentanza che costituisca veramente una *longa manus* del Consiglio direttivo.

Per ciò che si riferisce alla composizione di tale Delegazione, il Consiglio ha intraveduto la necessità che a tale organo sia data una forma che il Consolato non si presterebbe ad assumere, questo specialmente avendo considerazione alle svariatissime competenze che la Delegazione dovrà avere, e per conseguenza al numero notevole di persone delle quali essa dovrà essere costituita. Si tratta in una parola di estendere e di allargare in modo assai notevole il concetto ed il funzionamento del Consolato, quale si è sino ad ora inteso, per costituire un organo più complesso e più rispondente alle funzioni che dovrebbe rivestire.

Di più: i Consolati hanno residenza locale. Invece noi abbiamo bisogno che la Delegazione si trovi costantemente in rapporti diretti colla sede centrale: quindi occorre che la Delegazione sia costituita in modo da avere col mezzo di suoi determinati rappresentanti un contatto continuo col Consiglio direttivo. Per questo si è pensato di rendere partecipi ai lavori del Consiglio il presidente e il vice-presidente.

Quanto ai concetti di opportunità che hanno ispirato l'idea della Delegazione, io prendo un caso tra i molti: quello accennato dall'avv. Baseggio circa la manutenzione delle strade. Noi abbiamo raccolto una quantità di notizie di vivo interesse nei riguardi della manutenzione stradale, e le abbiamo riunite in una monografia speciale che sarà un lavoro poderoso e la cui redazione è stata affidata a persona competentissima. Noi dovremo presentare questo Memoriale alle due Camere perchè siano fatti prevalere i concetti del Touring.

E' evidente che per ottenere questo scopo noi dobbiamo avere nella Delegazione delle persone che abbiano la possibilità di appoggiare il Touring nell'ambiente parlamentare.

Non si deve dimenticare che il Corpo consolare ha tradizioni differenti da quelle che dovrebbe seguire la Delegazione. A far parte della quale avremo la necessità di nominare uomini parlamentari influenti, scelti tra i diversi partiti e dotati di varia competenza, perchè possano assicurare alla Delegazione il funzionamento che noi da essa ci attendiamo.

Perona. Giacchè si deve dare significato di Delegazione, vorrebbe che invece di presidente e vice-presidente si usasse il termine di primo delegato e secondo delegato.

Bertarelli. A tale desiderio si oppone la ragione di procedura: la proposta è stata fatta ai soci nei termini che sono recati dall'avviso di convocazione, termini che non potremmo ora mutare.

Il **Presidente** dichiara chiusa la discussione, e pone ai voti l'approvazione delle modifiche proposte dal Consiglio direttivo agli articoli 17, 21 e 44 dello Statuto sociale e l'aggiunta di un nuovo articolo dopo l'articolo 45.

La proposta in seguito a prova e controprova è approvata all'unanimità.

Presidente. Ringrazia gli intervenuti e dichiara sciolta l'Assemblea.

Sono le 17,45.

Automobili a corsa eccessiva.

Non vale a stabilire che un automobile correva a velocità superiore alla permessa, il dire genericamente che andava forte, *tanto più quando mancano fatti specifici atti a provare che non si tratta di una semplice impressione personale,*

E' nulla la contravvenzione quando l'agente non intimò al conduttore dell'automobile di fermarsi, e manca qualsiasi accenno di ciò nel verbale.

Sentenza, 19 dicembre 1908, del R. Pretore di Borgo a Mozzano, signor avv. E. Donetti, nella causa contro Pera Pietro imputato di contravvenzione all'articolo 67 del Regolamento di polizia stradale, 8 gennaio 1905, per aver spinto il proprio automobile a velocità superiore a quella regolamentare.

Fu accertato che il 7 settembre u. s. partiva dal R. Casino dei Bagni di Lucca, un'automobile Mercédes, dello sviluppo di HP 28-35, guidato dal proprietario Pera Pietro, che conduceva all'Abetone, quattro persone, oltre lo *chauffeur*.

Per fare il viaggio, l'automobile in questione, transitò sul viale Umberto, ove è situato precisamente l'Ufficio Comunale, davanti al quale trovavasi l'agente municipale Benedetti, che nulla di notevole rimarcò nell'andatura della vettura in parola, tanto che non solo non intimò, a chi la guidava, di limitare la velocità, e fermarsi come avrebbe dovuto fare, se realmente la corsa fosse stata oltre la regolare, ma nulla disse ad alcuno.

Fu soltanto dopo pochi istanti, che incontrato il segretario comunale, gli fu da questi rilevato, che a suo parere la vettura andava troppo celermente ed in modo pericoloso e quindi era il caso di rilevare la contravvenzione al guidatore, il che l'agente fece.

Questi dati di fatto, emersero anche all'udienza, ma non ostante ciò, non può il Pera condannarsi per le seguenti ragioni.

Innanzi tutto, perchè non fu in alcun modo provato che la velocità dell'automobile, fosse superiore a quella normale prescritta, dei dodici chilometri, giacchè non basta dire ed affermare, come fa il segretario comunale, testimonio, che la vettura *andava forte*, per dimostrare che quell'andatura *forte*, era superiore alla velocità concessa, una volta che nessuna prescrizione speciale comunale, limita per quei luoghi abitati una velocità minore della ordinaria, e mentre pure si sa, com'è facilmente intuitivo, che un'automobile pure spinto alla velocità concessa di chilometri 12, va sempre forte.

Bisognerebbe per trovare un argomento persuasivo, che l'espressione, troppo generica del teste, fosse stata confortata da qualche fatto specifico, atto ad illuminarla, giacchè altrimenti la constatazione del ridetto testimonio, rimane solo un semplice fatto di impressione personale.

E che sia così lo prova il fatto, che la guardia se non fosse stata dal superiore eccitata a verbalizzare, nulla avrebbe fatto di sua spontanea volontà, perchè egli non subì alcuna impressione allarmante circa l'esagerata velocità dell'automobile che pochi istanti prima gli era passata sotto gli occhi, altrimenti avrebbe dovuto, come si promise, accennare ed ingiungere subito agli automobilisti di fermarsi; a meno che, come vorrebbe far supporre il giudicabile, non sia stato presente, il che non si vuole, nè si può supporre, per il deposto giurato da esso agente fatto.

In ogni modo pure ammettendo che la guardia comunale subisse essa pure l'impressione che l'automobile andava a velocità eccessiva, mancò ad un dovere impostogli dal nuovo Regolamento di polizia stradale, perchè essa aveva l'obbligo, a' termini dell'articolo 89 di detto Regolamento di *intimare al conduttore dell'automobile di fermarsi.*

E che questa sia una formalità sostanziale, come noi crediamo, per la validità della contravvenzione, lo dice il fatto, che l'espressione usata nel citato articolo è *tassativa*, siccome appare dal verbo *dovere* usato, che non ammette altra interpretazione, se non quella restrittiva di un obbligo assoluto ed imposto agli agenti. A ciò si aggiunga lo spirito del disposto stesso, giacchè determinandosi quanto sopra è detto, e che nel precedente Regolamento di polizia stradale, non esisteva, il legislatore volle in tal guisa impedire abusi, inconvenienti ed errori e nello stesso tempo costringere gli agenti a rigorosamente e personalmente invigilare ad un sì delicato servizio. Tanto vero ciò, che all'articolo 91, è prescritto che nel verbale di contravvenzione, l'agente *deve* menzionare le intimazioni fatte ed i provvedimenti presi, mentre nel precedente articolo 89 è sanzionata una penale per il conduttore dell'automobile che non ubbidisca alla *intimazione*, il che dimostra una volta di più l'importanza che il legislatore dette all'obbligo dell'intimazione. *P. Q. M.* Visto l'articolo 344 C. p. p. assolve Pera Pietro dall'imputazione ascrittagli.

Dal turismo all'esplorazione.

Il sig. Dott. Umberto Sanguinetti, Console del T. C. I. a Bologna, è partito negli ultimi giorni dello scorso anno per un viaggio di esplorazione nella Somalia Italiana. Egli si propone di esaminarne e conoscerne i terreni, le coltivazioni, gli allevamenti all'intento di dare sviluppo, sistemazione ad una vasta azienda agricolo-commerciale.

Intanto lo accompagnino i nostri migliori auguri, quale espressione di simpatia della grande famiglia turistica alla quale egli appartiene.

La Direzione del Touring ha preso in sue ultime sedute tra l'altro le seguenti deliberazioni:

PROGRAMMA 1909 DELLA COMMISSIONE DI TURISMO NAUTICO. — Il presidente della Commissione di Turismo Nautico, comm. Piola Daverio, espone le proprie proposte per l'azione della Commissione nel 1909.

E' d'avviso che si debba nominare in seno alla Commissione un Comitato esecutivo per rendere più agile l'azione della Commissione stessa. Annuncia che sarebbero in progetto delle gite nautiche da Lecco a Milano per l'Adda e il Naviglio, e da Mantova al Delta del Po. Esprime l'avviso che sia sin d'ora il caso di studiare qualche manifestazione di turismo nautico nell'occasione dei festeggiamenti di Roma nel 1911: proporrebbe una Crociera Roma-mare e ritorno, o meglio la discesa da Orte al Mare, sul Tevere.

La Direzione appoggia le proposte del presidente della Commissione ed approva che siano messi a disposizione della stessa i mezzi necessari.

TEMPORANEA IMPORTAZIONE DI CANOTTI AUTOMOBILI E DI AEROPLANI. — Si prende atto della comunicazione della Direzione generale delle Gabelle intorno alla esenzione del dazio per i canotti automobili destinati alla navigazione interna sui laghi e sui fiumi e della temporanea importazione, esente da deposito, degli aeroplani e dirigibili destinati ai semplici esperimenti di aviazione, salvo regolare in avvenire anche per questi, con documenti, la loro temporanea importazione in Italia.

Consoli.

Benevento	Rag. Antonio Rispoli.
Bergamo	Giovanni Maria Scotti.
»	Giuseppe Micheletti.
Berlino	Cav. dott. Alberto Labriola.
Bisacquino	Avv. Pellegrino Bonfiglio.
Cassine	Dott. Corrado Besson.
Cento	Dott. Giacomo Rondinini.
Conegliano (cons. mil.)	Ten. Enrico Signorelli.
Genova	March. Gianni Crosa di Vergagni.
Governolo	Melchiorre Zagni.
Malcesine	Francesco Guarnati.
Modena (cons. mil.)	Cap. Giovanni Bonduri.
Modica	Sare Cannata.
Morlupo	Dott. Nicola Contini.
Novi Ligure	March. Ernesto Spinola.
Ottobiano	Dott. Frosi Ricciotti.
Renate	Guido Pagani.
Ronsecco	Carlo Dragone.
S. Felice a Cancello	Francesco Riccio.
S. Ninfa	Dott. Giuseppe Accardi.
Siena (cons. universit.)	Ugo Brandis.
Torino	Cap. Roberto De Gennaro.
Turi	Rag. Guglielmo Gentilucci.
Venezia	Edoardo Soika.
Vertova	Albino Buizza.
Vinovo	Rag. Flamia Zeno.

Medici.

Acqui	Dott. Eula Donato Costanzo.
Calizzano	Dott. Attilio Salvatico.
Camisano	Dott. Domenico Stivanin.
Cassine	Dott. Corrado Besson.

Catanzaro .... Dott. Vittorio Colosimo.
Colliano .... Dott. Quirino Principe.
Cremona .... Dott. Carlo Mazzolari.
Crevoladossola .... Dott. Luigi Pirovano.
Giulianello .... Dott. Agostino Scarpace.
Mairano .... Dott. Giacomo Marini.
Oriolo Romano ...... Dott. Alessandro Fedele.
Quaderni .... Dott. Decò Afra.

Legali.

Avellino .... Avv. Camillo Solimene.
Barletta .... Avv. Fedele Cavaliere.
Ozieri .... Avv. Gavino Fresu.
Recanati .... Avv. Giuseppe Buratti.

Soci Benemeriti.

Benettini dott. cav. Silvio, Roma — Bertini Guido, Colle Val d'Elsa — Bonardi cap. Giovanni, Como — Bonauguri G. B., Dovadola — Donati Bartolomeo, Fiumalbo — Gessaga Umberto, Genova — Ghirardi Giulio, Mirano — Gianfelici geom. Carlo, Bari — Guglielminotti Ettore, Bussoleno — Melotti Felice, Torino — Ott cap. Gaspero, Ozieri — Pieri Lorenzo, Borgo a Mozzano — Ramponi Angelo, Trebbo di Reno — Ruggiero Antonino, Nettuno — Scapinelli conte Enrico, Lanciano — Stroppiana Lincoln, Torino — Taglione Luigi, Torino — Tiscornia Tullio, Genova — Venni Giuseppe, Venezia.

TOTALE N. 1512.

Soci quinquennali.

Dal Torso Alessandro, Udine — Da Re Albano, Milano — D'Aùmiller Vandae bar. cap. Roberto, Casteltermini — Visconte De Brecey Brecey — Dedè Achille, Milano — Deganutti geom. Camillo, Udine — De Hirsch Harold, Paris — Delle Piane Pietro, Genova — Dello Strologo Ernesto, Porto Sudan — De Maffei cav. Luigi, Trento — De Maleine Leonardo, Trieste — De Micheli Ferdinando, Milano — De Paoli Antonio, Torino — De Rin ing. Paride, Trieste — Dettori Giovanni, Sassari — Di Majo ten. gen. Carlo, Cagliari — Dolazza ing. cav. Giuseppe, Venezia — Ellena Angelo, Casale Monferrato — Escope Alfredo, Forno Rivara — Falcone Carlo, Genova — Fanetti Luigi, Agordo — Fantoli avv. Luigi, Milano — Faure Vittorio, Moncenisio — Ferraironi cap. Luigi, Agaggio Infer. — Ferrari rag. Alberto, Varese — Ferraris avv. M., Desana — Ferrero G. B., Valfenera d'Asti — Figini Giuseppe, Sampierdarena — Filippa rag. Angelo, Torino — Foà Vittorio, Padova — Foglianti Vito, Firenze — Fontana Santino, Fagnano Olona — Formiggini Nacuani cap. Giulio, Modena — Frenguelli Tomaso, Perugia — Frova Luigi, Codroipp — Furlani Giuseppe, Gorizia — Fuselli rag. Francesco, Genova — Gaggini Enea, Varese — Galliano Michelangiolo, Genova — Gallo Carradori conte Muzio, Osimo — Gandioli Fumagalli A., Milano — Gattermayer Riccardo, Milano — Gautier Léon, Mo-

ca — Ghezzi Lodovico, Monza — Gianni ing. Aldo, Milano — Gianoli cav. Francesco, Avellino — Giavani Giulio, Savona — Giavina Bianchi Andrea, Torino — Gioncada Gino, Lomello — Giordani dott. Felice, Gussago — Giordani Rinaldo, Bologna — Giovacchini conte Rinaldo, Pistoia — Gronzini Antonio, Ardena — Gloria geom. Giuseppe, Torino — Gorla Ermenegildo, Biella — Greppi dott. Adolfo, Milano — Grigis Carlo, S. Pellegrino — Gugenheim Ernesto, Napoli — Guigoni Maurizio, Milano — Hajeck ing. Alessandro, Firenze — Imbrici Alberico, Cressa — Imbrico Ulrico, Ozieri — Inghini C., Milano — Jona Enrico, Torino — Jonio Serafino, Crusinallo — Knoblanch Ermanno, Milano — Lajoujé Attilio, Milano — Lattuada Angelo, Milano — Legat Albino, Trieste — Levi dott. Ernesto, Torino — Lolli Gaetano, Modena — Longoni Ettore, Carugate, Lorenzini C., Boccheggiano — Loria Annibale, Milano — Luisoni Battista, Torino — Maggi rag. Giov., Milano — Maggioni Virgilio, S. Giorgio su Legnano — Magnino Luigi, Courgnè, — Majoni dott. Giulio, Perugia — Malvolti Angelo, Conegliano V. — Manzetti Enrico, Milano — Marchiori Antonio, Lendinara — Marcionni Pietro, Milano — Marconi Carlo, Broni — Marley Gilbert, Milano — Marone dott. Costantino, S. Angelo Linosano — Marri Cristoforo, Cortona — Marsicano Giovanni, Acquafredda — Martini Napoleone, Firenze — Marty Giovanni, Monza — Mascarelli Francesco, Torino — Massari dott. Oreste, Forlì — Mattirolo ing. cav. Ettore, Roma — Mayr comm. Scipione, Ferrara — Mazzotti cav. Lodovico, Milano — Menicati Aldo, Milano — Merlini Aldo, Milano — Merlini ing. Gerolamo, Milano — Mezzabarba conte Alberto, Torino — Miotto Bortolo, S. Pietro di Bardozza — Monteletti Giuseppe, Casale Monferrato — Morandi Carlo, Milano — Morganti Mariano, Perugia — Morlacchi Ermanno, Milano — Nagliati dott. Vittorio, Firenze — Narduzzo Giovanni, Farra di Soligo — Nessi dott. Adolfo, Como — Nessi Riccardo, Como — Nicola avv. Adolfo, Gravellona L. — Obicini dott. Giuseppe, Novara — Odivio sac. Nicolò, Bogliasco — Ollino dott. Giuseppe, Genova — Oppenheimer dott. Henry S., New York — Oppezzo Giovanni, Stroppiana — Orefice ing. Michelangelo, Venezia — PADOA MARIA, Milano — PADOA ERRERA ALBA, Milano — Pagani rag. cav. Antonio, Aquila — Pagani Filippo, Milano — Palma nob. Giovanni, Teramo — Pantalini Amedeo, Milano — Panzeri Enrico, Milano — Passalacqua cav. M., Verona — Pasta Blando, Monza — Pavesi comm. Francesco Emilio, Padova — Pedrazzoli ing. Almerico, Este — Pellegrini Gaetano, Varese — Peraldo E. E., Rosazza — Persico Achille, Monticelli d'Ongina — Petrino rag. prof. Giovanni, Torino — Pessina Giuseppe, Milano — Pezzoni Enrico fu Daniele, Legnano — Pezzoni Ruggero, Milano — Piaggio Henry, Genova — Picchi ing. A., Firenze — Piccione Vittorio, Torino — Pini Galdino, Mandello L. — Pini Virginio, Mandello L. — Pisani Giovanni, Milano — Pitacco Antonio, Venezia — Pitigliani Guglielmo, Pisa — Pizzocheri ing. Bassano, Milano — Pollovio Giovanni, Bardonecchia — Pompizzi dott. Giuseppe, Mosciana S. Angelo — Porporino Ferdinando, Torino — Pozzi Guido, Milano — Prandoni ing. Luigi, Castellanza — Prini Angelo M., Genova — Priola Alessandro, Carrù per Piozzo — Pulin Paolo, Milano — Puntoni Vittorio, Bologna — Quairolo Francesco (Junior), Genova — Radice avv. Angelo, Milano — Raffaelli dott. Luigi, Bagnone — Ragazzi Antonio, Genova — Ramella ten. Adolfo, Fossano — Ramella T., Genova — Ravasi Luigi, Lissone — Reina Carlo di Pietro, Arona — REVEL DI S' ANDRE VILLAMARINA marchesa ISABELLA, Torino — Reviglio della Veneria Zaverio, Torino — Rey cav. Giovanni, To-

rino — Riccati Ceva di S. Michele bar. Carlo, Nanta — Richieri Ernesto Lucio, Milano — Riesch Arturo, Firenze — Righini ing. Eugenio, Ferrara — Rioli Andrea, Parigi — Rocchi don Giuseppe, Bettola — Romano Gino, Padova — Romelli G. Cesare, Breno — Rosset Paolo, Aosta — Rovero ing. Emilio, Ala di Stura — Ruggeri Alfredo, Castiglion de Pepoli — Sabbatin avv. prof. Giunio, Roma — Sailer Giacomo, Noale V. — Salvadego Molin cav. Franc., Cavarzere — Salza Guido, Milano — Sambo Giuseppe, Venezia — Sani Arrigo, Ferrara — Sapelli cav. Beniamino, Spezia — Sarti rag. Pietro, Bologna — Savo Luigi, Spalato — Sbardolini Giacomo, Sale Marasino, — Scalaffa Arrigo, Milano — Scalfi Guglielmo, Milano — Scappuccini Francesco, Pistoia — Sciarra Remigio, Torino

(*Segue nel prossimo numero*).

Nuove Offerte.

Offerte precedenti	Cartelli N.	3369	L.	49,737 —
Municipio di Bagno di Romagna	„	4	„	40 —
Deputazione provinciale di Padova	„	2	„	50 —
Municipio di Ponteccurone	Cartelli N.	1	L.	10 —
Emilio Quadrio, Sondrio	„	2	„	20 —
Deputazione Provinciale di Livorno	„	—	„	15 —
Deputazione Provinciale di Ancona	„	10	„	175 —
Municipio di Savignano di Romagna	„	2	„	40 —
Deputazione Provinciale di Verona	„	—	„	40 —
Deputazione Provinciale di Girgenti	„	—	„	55 —
Società di Utilità Pubblica, Torre Pellice .	„	3	„	30 —
Vincenzo Cavallito, Cocconato	„	1	„	20 —
Deputazione Provinciale di Porto Maurizio ...	„	1	„	25 —
Società O. S. D. C., Novara	„	1	„	35 —
Municipio di Lucca ..	„	5	„	150 —
Marchese Casati, Milano	„	4	„	55 —
Deputazione Provinciale di Pavia	„	—	„	100 —
Deputazione Provinciale di Pesaro e Urbino .	„	7	„	140 —
Deputazione Provinciale di Macerata	„	—	„	41,50
Municipio di Conegliano	„	2	„	50 —
Deputazione Provinciale di Ferrara	„	2	„	54 —
Deputazione Provinciale di Grosseto	„	—	„	75 —
Municipio di Novara ..	„	2	„	30 —
Deputazione Provinciale di Piacenza	„	—	„	30 —

Municipio di Paesana ..	Cartelli	N.	2	L.	20 —
Municipio di Murazzano	,,	,,	2	,,	50 —
Municipio di Borghetto Lodigiano	,,	,,	3	,,	45 —
Comm. Dario Centurini, Dongo	,,	,,	2	,,	50 —
Municipio di Pontecurone	,,	,,	2	,,	35 —
Ing. Antonio Salterio, Trezzano sul Naviglio	,,	,,	2	,,	30 —
Soci del T. C. I., Montebelluna	Cartelli	N.	3	L.	30 —
Deputazione Provinciale di Reggio Emilia ..	,,	,,	10	,,	170 —
Sindaco di Siviano	,,	,,	1	,,	25 —
Deputazione Provinciale di Porto Maurizio ...	,,	,,	8	,,	170 —
Totale..	Cartelli	N.	3453	L.	51 642,50

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 28 Febbraio 1909

SOCI VITALIZI (*)

ABBIATEGRASSO, Calderara Marco — **ALT AUSSEE**, Hohenlohe princ. Moritz — **ASMARA**, Elia ten Luigi; Turi Tullio — **ASTI**, Garesio Ettore — **BARI**, Berner cav. Emilio — Bergamo, Baldis dott Sperandio — Bodio, De Sanctis Giovanni — Bologna, Adami cav. Giuseppe; Adami Dolara Egle — **BRESCIA**, Serlini dott. Fausto — **BUENOS AYRES**, Mellano ing. Domenico; Pugnaloni Ugo — **CALTANISSETTA**, Giordano cav. Giuseppe — Catanzaro, Saliva ten. Giuseppe — **CEREA**, Anderlini ing. Alessandro — **CIVITA CASTELLANA**, Trocchi Alessandri Riccardo — **COGGIOLA**, Pratta Francesco — **FERRARA**, Gulinelli conte Umberto — **FIRENZE**, Alfani avv. cav. Alberto; Mussi dott. prof. Ubaldo — **GENOVA**, Lavagna avv. Giuseppe — Preve Cesare; Schiavetti Giuseppe — **GROPPELLO D'ADDA**, Alberti Enrico — **IQUIQUE**, Besio Cesare — **IVREA**, Iona Marco — **LODI**, Dionisi march. Ottavio — **LUCCA**, Orzali Aristodemo — **LUGO**, Salutz Andrea — **MAMMOLA**, Piccolo Leone — **MANZIANA**, Cavicchioni Camillo — **MAR DEL PLATA**, Vitale J. Alfredo — **MILANO**, Bagatti Valsecchi bar. Giuseppe; Bagatti Valsecchi nob. Pier Fausto; Bassi nob. Guido; Beneggi Giovanni; Borsa dott. Giovanni; Bozzi Emilio; Bozzolo geom. Natale; Cagnola dott. Amedeo; Cornelli Luigi; De Mojana nob. Gian Lodovico; Folz Michele; Gavazzi Giulio; Greco prof. rag. Eugenio; Lado ing. Gino; Maruti Angelo; Niccoli Lodovico; Pagani Guido; Peregrini ing. Enrico; Porro avv. prof. E. A.; Scoppola Tullio V.; Silvestri Enrico; Sironi dott. Torquato; Sormani conte Alessandro; Sormani Busca march. Luisa; Stoppa Pietro; Tonta Mario; Villa Attilio; Visconti di Modrone duca Uberto — **MODENA**, Menafoglio march. Francesco — **MONZA**, Salzi Enrico — **ORBASSANO**, Lavagna avv. Attilio — **PADOVA**, De Claricini Dornpacher conte cav. Nicolo' — **PARMA**, Cremonesi rag. Casimiro; Gelati Angelo — **PAYSANDU'**, Riva ing. Juan — **PEDASO**, Bruti ten. gen. Bruto — **POZZUOLO DEL FRIULI**,

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

Sardo dott. Antonio — QUARONA, Zignone Michele — RECANATI, Antici march. Giulio — REGGIO EMILIA, Fossa conte ing. Giov. — RIVA DI TRENTO, Luciolli Giuseppe — ROMA, Biblioteca del Senato del Regno; Fornari Gustavo; Garettoni Edoardo; Ministero Finanze (Direzione Generale Tasse); Tenedini Alpino — SALUZZO, Luda di Cortemiglia conte Giuseppe; Pejrone dott. Carlo — S. GIOVANNI VALDARNO, Sequi ing. Ubaldo — SAN REMO, Lloyd Menabrea di Val Dora marchesa Susanna — SANTIAGO, Schiavetti Ermenegildo; — SAVIGLIANO, Sclaverani ing. Michelangelo — SIENA, Forteguerri marchesa Laudonna — TARANTO, Salerni Glauco — TORINO, Bardessone Ferdinando — Bastogi Gino; Bellia dott. Alfonso; Boggio Oreste; Diatto comm. G. B.; Gianoli Riccardo; Lancia Pietro; Leumann cav. uff. Napoleone; Marguerettaz Cesare; Nota dott. Annibale — TRAPANI, Adragna d'Alì conte Giovanni — TRENTO, Degli Antonini ing. Amedeo — TREVISO, Fabbro cap. Pietro — TRIESTE, Marega Rodolfo — UDINE, Volpe cav. G. B. — VARESE, Chiesa cav. rag. Edoardo; Macchi rag. Silvio — VENARIA REALE, Circolo Ufficiali 5° Regg. Artiglieria — VENEZIA, Rizzioli Nicolo'; Societa' Veneziana di Navigazione a Vapore; Vian ing. Umberto — VERCELLI, Fanchiotti cap. dott. Eugenio — Verona, Scacchi ten. col. Enrico; Societa' Anonima Tramvai a Vapore delle Provincie Verona-Vicenza — VIAREGGIO, Frette Alessandro.

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Dalla Riva Eugenio, Milanese Giovanni, Salvi ing. A.
Acqui. — Pagliazzi ten. Ferd.
Asti. — Bechtold Carlo, Bertoli Giovanni.
Belveglio. — Ivaldi dott. Pietro.
Canelli. — Casarone avv. G.
Casale Monferrato. — Circolo Uff. 2. Regg. Genio, Municipio, Pagliano Ettore, Sordini Aldo, Valesi Gironte.
Castell'Alfero. — Ferrero rag. G.
Mornese. — Gastaldo Giovanni.
Novi Ligure. — Patrini dott. Ezio.
Serravalle Scrivia. — Balbi L.
Tortona. — Cuniolo Giovanni.
ANCONA. — Nota Stefano.
Fabriano. — Associazione Ciclistica.
Jesi. — Avitabile prof. Alfonso. Gagliardi Umberto, Honorati march. Francesco, Monarca Rodolfo.
Senigallia. — Mandolini Iginio.
AQUILA. — Bruno dott. L., Carli Igino, Di Marco Dante, Morosetti geom. Alfredo.
Avezzano. — Benzoni A., Fei Gino, Lombardi Cerri V.
Borgocollefegato. — Morelli avv. G.
Magliano de' Marsi. — Di Clemente Vincenzo.
Pescasseroli. — Guiducci Igino.
Pizzoli. — Del Tosto Ernesto.
AREZZO. — *Bibbiena.* — Vecchietti conte Guido.
Castel S. Niccolò. — Ferri Benedetto.
Foiano della Chiana. — Pansieri Pietro.
Loro Ciuffenna. — Favilli Giuseppe.
Monticello. — Casini rag. Giuseppe.
Sansepolcro. — Lombezzi Ugo.
Soci. — Corezzi Giulio.
ASCOLI PICENO. — Tosco ing. Epifanio.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Fermo. — PROPERZI CERQUETTI BRUNA.
Ponzano di Fermo. — Catalino L.
AVELLINO. — *Salza Irpina.* — De Pascale Alberto.
Serino. — Piroli prof. Salvatore.
BARI. — Colonna Giov. A., De Giglio ing. Francesco, Dessy ten. F., Di Cagno Giovanni, Mazzacane Costantino Francesco, Zuccaro cav. dott. Giuseppe.
Minervino Murge. — Mastrangelo dott. Giov.
Putignano. — Tatèo Pietro.
BELLUNO. — Martini Arnaldo.
Calalzo. — Lozza Lucio.
Pieve di Cadore. — Giacobbi G.
BENEVENTO. — Ungaro G. B.
S. Bartolomeo in Galdo. — Rosa dott. Nicola, Vernacchia Giovanni.
S. Leucio. — De Longis ing. Domenico.
BERGAMO. — Cassis Clemente. Festa Gian T., Pesenti Giulio, Tacchi cav. Alessandro, Tacchi Giuseppe, Tiraboschi avv. Alessandro.
Caravaggio. — Oreni Mario.
Castro. — Sangalli Giovanni.
Costa Volpino. — Giudici Bernardo.
Lovere. — Amighetti Giacomo, Bonacina Mario, Murachelli Giovanni, Raffaglio avv. Gino.
Sovere. — Zanni Francesco.
Stezzano. — Muttoni Giuseppe.
Treviglio. — Rossi sac. Giuseppe.
Urgnano. — Grena dott. Giuseppe.
BOLOGNA. — Beneventano del Bosco ten. G., Buscaglione Giuseppe, Calderini Giulio, Cattani march. Paolo, Ceroni dott. Luigi, Chiari Oreste, Cristofori Giuseppe Francesco, Facchini Giuseppe, Favilla rag. A., Frontali avv. Federico, Ghiglia ten. Giuseppe, Joli Riccardo, Manfredi Armando, Mignani Giuseppe, Pellagri ing. Cleto, Poluzzi Remo, Righini Raoul, Samorini Giovanni, Società caccia, pesca e tiro al volo, Soriani Ferdinando, Tosetti Paolo.
Amola di Persiceto. — Gotti don Domenico.
Bazzano. — Bravi Lodovico.
Castelfranco Emilia. — Gaiani Anselmo.
Mezzolara. — Rovinetti Reginaldo.
Ponticelli. — Cremonini Anselmo.
S. Giov. in Persiceto. — Fantozzi Vittorio.
BRESCIA. — Bettoni dott. Vincenzo, Calini cap. conte Giuseppe, Caravaggi rag. Bernardo, Carli sac. L., Ceresetti Francesco, Grandi Eugenio, Martinazzi Giovanni, Palazzi Guido, Ponzoni Giuseppe, Sette Achille, Società Ciclo Convegni Sportivi « Victoria », Stanchina Alessandro, Tamagni Giovanni, Zappalà Alfio.
Alfianello. — Moscardi don Angelo.
Castrezzato. — Bettinetti Eugenio.
Cazzago S. Martino. — Orizio Pietro.
Cedegolo. — Prinetti Alessandro, Zecchini Pietro.
Gardone Valtrompia. — Beretta cav. Pietro.
Padenghe. — Wolff dott. Guglielmo
Pisogne. — Minoni Angelo.
Rovato. — Orizio Felice, Sabotti Ferrante.
S. Gervasio Bresciano. — Gatti Michele.
S. Eufemia della Fonte. — Caprioli rag. Francesco.
Toscolano. — Locatelli Romeo.
CAGLIARI. — Comella Matteo, Cugurullo Amilcare, Piloni Alfonso, Salazar Santjust conte Efisio, Sanna ing. F., Serra Giovanni, Tanda Eraldo.
Bosa. — Marras not. Giov. V.
Carloforte. — Carnera dott. Luigi.
Furtei. — Setzu Raimondo.
Jerzu. — Carta sac. cav. V. M., Lai dott. Giuseppe.
Iglesias. — Cappa Giacomo, Ibba dott. Ferruccio.
Nebida. — Bistolfi Giovanni, Cuneo Enrico, Fabi Amedeo, Iovi Luigi, Serra Luigi, Strufaldi A., Teggio Lamberto.
CALTANISSETTA. — Giardina ing. Salvatore.
CAMPOBASSO. — Cannavina comm. avv. V.
Isernia. — PROPERZI DOLORES.
Palata. — Graziani avv. Nicola.
Toro. — Magno Mercurio.
Trivento. — Florio don Benedetto.
CASERTA. — Circolo Nazionale.
Aversa. — De Lieto Gennaro, Favarato Michele, Fedarri Pietro, Ferri Giuseppe, Grottola Domenico, Maccarelli Giuseppe, Ricchetti ing. Guglielmo.
Casapulla. — Santillo dott. Clemente.
Fondi. — Fimiani Alfonso, Soccodato Giuseppe.
Maddaloni. — Santopadre Pio.
R. Polverificio s. Liri. — Gisla L. M.

CATANIA. — Di Carcaci duca Gaetano. Istituto Geologico R. Università, Pace Agatino, Pace Salvatore.

Nicosia. — Bonelli ing. B. Gentile Luigi.

CATANZARO. — *Cotrone.* — Batti Giuseppe, Baudin dott. Gaetano.

Monteleone. — Marano A.

S. Pietro Apostolo. — Celli Gregorio.

CHIETI. — *Lanciano.* — Antonini avv. Alfredo, Berengo Alberto, Napolitani Giovanni, Pace avv. Cesare, Paladini prof. Egisto, Petroni avv. Eugenio, Riccardi prof. Giovanni, Sacchetti avv. Sebastiano, Santuccione Raffaele, Savazzini prof. Giovanni.

Pescara. — Scala Ermenegildo.

COMO. — Circolo Filologico Comense, Crespi Ferdinando, Favoni Giov., Gorlini rag. Gaetano, Invernizzi Carlo, Negrini Claudio, Ortalli Enrico, Perlasca Aldo, Rossi Francesco, Rovelli avv. Vittorio, Tajana rag. Cherubino, Terragni Alessandro.

Acquate. — Valsecchi Luigi.

Albate. — Club Sportivo.

Azzate. — Castiglioni dott. Pietro.

Ballabio Infer. — Muller Giacomo.

Bosto Castellanza. — Vincenti Guido.

Breccia. — Mariani Siro.

Camerlata. — Frassi dott. Gino.

Caronno Ghiringhello. — Ghiringhelli Francesco.

Castello sopra Lecco. — Giustiniani Alcide.

Castiglione Olona. — Albinati Osvaldo.

Cernobbio. — Gatti Camillo.

Colico. — Cariboni Osvaldo.

Dervio. — Paruzzi Giuseppe.

Grandola. — Bianchi Giacomo.

Lecco. — Redaelli Rosolino, Vanzi ing. Ivo.

Longone al Segrino. — Trezzi Eligio.

Luino. — Gandini Luigi, Giuse Rinaldo.

Masnago. — Macchi Francesco.

Menaggio. — Eliot E. F.

Monticelli d'Olgiate Molgora. — Pizzagalli Antonio.

Mont'Introzzo. — Valsecchi don G.

Morazzone. — Maj Luigi.

Porto Ceresio. — Cupia Filippo.

Porto Valtravaglia. — Ghidini ing. E. A.

Varese. — Baratelli Costante, Bergna Paolo, Brugnoni Guido, Canova Virgilio, Macchi Angelo, Rubinato prof. A.

Viggiù. — Franzi Luigi, Giudici Gottardo.

COSENZA. — Cerrito ing. Francesco.

Cariati. — Venneri Nicola.

Castrovillari. — Fiamingo Raffaele.

Cetraro. — De Caro avv. Lodovico, Ricucci Amedeo.

Cornigliano Calabro. — Impagliazzo Cesare.

Mormanno. — Sanseverino Francesco.

CREMONA. — Locatelli Cesare, Manfredini prof. Beniamino, Menta Demetrio, Pigoli Luigi, Vergani Raimondo.

Crema. — Bonizzoni Francesco, Corvi Ottomaro, Giamminola Enrico, Spotti cav. Ettore, Tenca Angelo, Trezzi Natale.

Montodine. — Marozzi Franco.
Soresina. — Carotti Giovanni.
CUNEO. — Audisio Michele, Benedicti geom. Francesco, Boccacci cap. Giorgio.
Alba. — Cerrato Luigi, Mariottini ten. Dialma, Prandi dott. Teresio, Raimondo avv. Augusto, Scaffa ing. Lelio.
Brà. — Barbieri rag. Carlo, Lombardi Michele.
Canale d'Alba. — Ferrero A.
Corneliano d'Alba. — Bertello Michele, Bionda B., Boella Giuseppe, Bruno not. Dario, Circolo Polo Nord, Gallizio A., Micca Felice, Nervo Carlo, Sachero E., Sibona geom. Annibale, Vico Giuseppe.
Neive. — Da Casta dott. Celso.
Nucetto. — Saroldi Duilio.
Robilante. — Barberis G. L.
Valdieri. — Dalmasso A.
FERRARA. — Babini rag. Pompeo, Baglioni Adeodato, Camerini conte sen. Giov., Zaccarini Giuseppe.
Francolino. — Guglielmini E.
Massafiscaglia. — Gaudenzi Arduino.
Migliaro. — Osti Giuseppe.
Pontelagoscuro. — Volpino dott. A.
Portomaggiore. — Agodi Trabello.
FIRENZE. — Alessi Gino, Angelini Fabio, Annoni dott. Luigi, Arnone dott. L., Associazione Turistica Fiorentina, Barsi Alberto, BAYLY HELEN, Biondi G. Bocchi Roberto, BONINSEGNI ADELE, Burroni Felice, Cannone rag. Nicola, Casanuova Paolo, Chiari ing. Cesare, Cioncolini dott. Giov., De Grolee Leone, Douglas Scotti Vincenzo, Fei Narciso, Garofolini cav. avv. Guido, Geri Ugo, Luziani rag. Gioberto, Moro Ferruccio, Motolese dott. Francesco, Neubauer Riccardo, Papini Ubaldo Cesare, Pignatari dott. Roberto, Raspini dott. Mario, Rossi dott. Gius. Valdemaro, Sambalino dott. Luigi, Santi prof. don Giovanni, Strina dott. F., TALANTI GINA TIRINNANZI NATALINA, Vannini Mario.
Bagno di Romagna. — Gabrielli Vittorio, Procaccini Domenico, Torre dott. Edoardo.
Bocconi. — Fiorentini Giuseppe.
Borgo S. Lorenzo. — Giannini Fortunato,
Empoli. — Ficini Ficino.
Pistoia. — Belli dott. Augusto, Cioci prof. Alberto.
Rufina. — Chiarusi Giuseppe.
Saturnana. — Giannini Antonio.
FOGGIA. — Zonchello ing. Costantino.
Manfredonia. — D'Errico avv. Paolo.
S. Nicandro Garganico. — Fichera Giuseppe.
Torremaggiore. — Piccinino Edoardo.
FORLI'. — Baccarini Luigi, Boccaccia ten. Epimede, Villa rag. Alfredo.
Cesena. — Jannacaro G.
S. Arcangelo. — Pazzaglia Salvatore.
Verucchio. — Circolo « Pro Verucchio ».
GENOVA. — Airoldi Vittorio, Andena Dario, Bassi dott. Adolfo, Bertagna Cesare, Biella Ettore, Binoni Costantino, Bologna Cesare, Bonanni Mario, Buongua-dagno avv. Gerol., Bovo dott. Paolo, Buccellati C., Calore Cesare, Cambiaso Eugenio, Carosio Giuseppe, Casolino Giuseppe, Cassanello not. Paolo, Cianelli Francesco, Circolo Giovanile della Lega Navale Italiana, Corsanego Merli comm. Luigi, Croce ing. Raffaele, Damevi Guglielmo, De Juliis Coriuto, Dellacasa G. Virgilio, De Martini Alberto, Depanis ing. Giuseppe D., Duina Giovanni, Florin Enrico, Fossati Giglio, Frasson Romano, Gallo Pietro, Ghigliotti Fausto, Girola dott. Giacinto, Goodwin J. F., Grandi Leto, Graziani Carlo, Guzzo Giovanni, Isnardi Pietro, Isola Pietro, Lent George H., Levi rag. Giuseppe, Lichino Leone, Luiselli A., Luxoro Gian A., Macera Gian Paolo, Maineri Baccio, Malgara Rag. Cesare, Marconi Mario, Messori L., Mocafico Giulio, Morando Luigi, Muller Alfredo, Murtula avv. Mauro, Nattini Alberto, Olcese P. Luigi, Olivari sac. Stefano. Panozzo cap. Guido, Pedemonte Giacomo, Perrero Adolfo, Pierrottet Tullio, Pittatore Carlo, Ramella Thomas, Rossi Carlo, Sacco A., Sacheri Cesare, Salvetti Gaetano, Sassoli Pietro, Sogari Armando, Solari Antonio Alberto, Susini Millelire ing. nob. R., Teoli Raffaele, Traverso Ernesto, Vesco Luigi, Volpe Mario.
Alassio. — Manu dott. Frederico.

Nessuno può dubitare che i Cicli "**FOX**", non debbano essere di facilissima vendita pel

— 1909 —

CICLI "FOX"

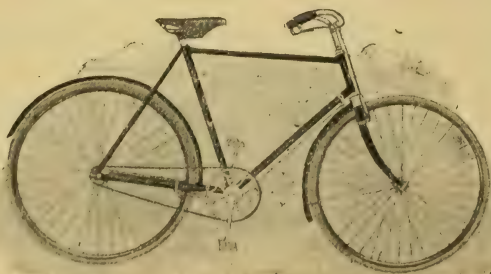
con pneumatici "Pirelli"

Vendita generale per l'Italia:

Società Anonima **FABBRE & GAGLIARDI** Cap. L. 2500000

MILANO - TORINO - ROMA - GENOVA - VERONA - BOLOGNA - FIRENZE

Chiedete lo splendido Catalogo illustrato.

Agenti rivenditori in tutte le città d'Italia.

Le qualità di primo grado dei Cicli "**FOX**", la linea impeccabile, la finitezza senza precedenti, dimostrano come debba realmente essere fatta una bicicletta nel

— 1909 —

Bogliasco. — Campodonico E., Razzeto Giuseppe.
Bolzaneto. — Rebora Luigi.
Borzoli. — Patrone Albino.
Bottagna. — Agostinelli Orfeo.
Cairo Montenotte. — Colombotto Stefano.
Carcare. — Tasca prof. Luigi.
Chiavari. — Circolo Chiavarese, Onor ing. dott. Romolo, Rosada Giovanni, Sambuceti Andrea.
Cornigliano Ligure. — Casciscia Salvatore, Roccatagliata Tommaso.
Mallare. — Tarditi Giuseppe.
Nervi. — Garibaldi dott. L., Marsano dott. Angelo, Serra march. Gerolamo.
Pegazzano. — Pittaluga Mario.
Pegli. — Bottino Francesco, Ferrarini Fernando, Ghigliotti A., Puppo Agostino.
Pieve di Sori. — Brunetto Ovidio.
Pra. — Mantero Stefano.
Quarto al Mare. — Lavezzari Arnaldo.
Recco. — Bacigalupo sac. Marco.
Rivarolo Ligure. — Canepa E., Gardella Pietro.
Rossiglione Superiore. — Olivieri P.
S. Martino d'Albaro. — Mangini Ettore.
Sampierdarena. — Liberti Nicolò, Melloni Ivano, Sabbione F.
S. Margherita Ligure. — Bausa G., Borasi Attilio, Germain dott. Alfonso.
Savona. — Aimassi prof. Scipione, Badano rag. Francesco, Cassinis Carlo Ernesto, Favari Stanislao, LOMBARDI PARODI TERESA, Sacchetto Stefano.
Sestri Ponente. — Bassini Domenico, Cavagnaro rag. Tullio R., Dagnino Virgilio, Esposito E., Macciò Pietro, Venzano G. B.
Spezia. — Evangelisti Everardo I., Manfredi Alberto, Morena Giuseppe, Orsi Gerolamo, Quattrorecchi ten. Giov., Rapetti Stefano, Toscano F.
Teglià. — Baldassari Cassiano.
Zinola. — Noceto Lorenzo.
GIRGENTI. — Circolo Empedocleo.
Sciacca. — Cutrera Arturo.
GROSSETO. — Zannellini Alfonso.
Scarlino. — Signorini Angelo.
LECCE. — Bozza Flaminio, Laviosa Guglielmo.
Brindisi. — Parlender Pietro.
Mesagne. — Gioja Michele, Profilo avv. Federico, Ronzini Vincenzo.
Parabita. — Ferrari Benedetto, Ferrari Francesco, Ferrari Gabriele, Gatto V., Muja Sebastiano, Muja Tommaso, Ravenna cav. Tomaso, Serino Rocco.
Taranto. — Ruiz de Ballesteros Antonio.
LIVORNO. — Polverosi Gastone, Tessari ing. A., Tofanari Artorige.
LUCCA. — Bertini Ferdinando, Chicca Alfredo.
Camaiore. — Della Latta Giuseppe.
Pescia. — Magnani Agostino.
Ponte a Moriano. — Bertini Giuseppe.
MACERATA. — Bartolazzi Andrea, Centa sac. Fernando, Salvatori avv. Gerardo.
Caldarola. — Gentilucci cap. cav. Umberto, Prioretti Vincenzo.
Passo di Treia. Lazzarini march dott. Giuseppe.
Pollenza. — Cartechini don Alfonso, Circolo Popolare Educativo, Scolastici Giuseppe.
Recanati. — Verdecchia Aristide.
Sanseverino Marche. — Giuseppetti rag. Guido.
Sarnano. — Brunori Pirro, Fanelli Antonio.
Tolentino. — Cannara Gualtiero. Capponi Carlo, Ferranti don Cherubino, Gentilucci Gaspare, Mancini don G., Volponi rag. Ciriaco.
Treia. — Curzi avv. Giuseppe.
MANTOVA. — Caselli Giovanni, Gallina ten. A., Pagliani Amedeo, Rocca dott. Nino, Zambelli Giovanni.
Canedole. — Castagnari Giuseppe.
MASSA CARRARA. — Adani avv. Osvaldo, Inghirani rag. Paolo.
Carrara. — Tommasi Francesco.
Pontremoli. — Ghisma ing. Angelo.
MESSINA. — Gelli ten. Riccardo.
Mistretta. — Ferranto Erasmo.
MILANO. — Albertella Ferdinando, Andreoni rag. Guido, Avesani Paolo, Avogadro Carlo, Ballerini C., Balmelli Edgard, Barenghi Cesare, Bassi Filippo, Benedetti Roberto, Bergna Carlo, Besana avv. Luigi, Bialetti Mario, Bianchi Anacleto, Bianchi Giuseppe R., Bianco Angelo, Biandrate B., Biban Pio, Biblioteca Demaniale, Bolgè Arsace, Bolis Carlo, Boniello Pasquale, Bordogna Eugenio, Borsalino Luigi, Borzani Ettore, Brambilla A., Branzauti Pietro, Bra-

PNEUMATICI INARRIVABILI!

QUICK

Depositari esclusivi:

Bini & Foà MILANO Via Bronzetti N. 11

I PNEUMATICI INGLESI

BATES

COSTANO DI PIÙ MA SONO ANCHE I MIGLIORI

AGENZIA PER L'ITALIA:

THE BATES TYRE Co. Ltd. - Via Vittoria, 51 - MILANO

sca rag. Mario, Bressani Vittorio, Brioschi Ettore, Brioschi Giovanni, Brizza Adamo, Brunelli Luigi, Butti Carlo, Buzzetti Gustavo, Caimi Ugo, Campioni Giorgio, Canedini Erminio, Carati Rinaldo, Casiraghi Enrico, Cattaneo Angelo, Cavicchioli Vittorio, Colli Luigi, Colli Cantone Angelo, COLOMBO GIULIA, Colombo Guido, Corbella rag. Evasio, Crespi Andrea, Crotta L., Crotti Natale, Davoli Mario, De Benedetti Salvatore, De Franceschi Antonio, Della Porta E., De Marco Pietro, De Rio Ferdinando, Dezza E., Fasanotti prof. Agostino, Fumagalli Umberto, Gallieni Emilio, Gallotti cav. Salvatore, Gandolfi Riccardo, Gesini Guglielmo, Gola Damiano, Gorno Ottorino, Guarnerio Giuseppe, Guelfi rag. Ciro, Gugenheim A., Guggeri Ugo, Guidi Ettore, Guindani Giuseppe, Hannuel Sigismondo, Iacazzi Mario, Innocent Marco, Jallonghi Umberto, Keller L. Georg, Krumm Pierino, Levi Ulderico, Libio Alessandro, Livraghi Romualdo, Lo Vecchio Mutti Bonifacio, Magnani ing. cav. Francesco, Magnoni avv. Cesare, Mandrini Giacomo, Manesi Carlo, Manfredi E., Marchesi Piero, Marchi Ugo, Mascardi Silvio, Masetti rag. Giuseppe, Mauri Giov., Mazzolari Ugo, Menozzi ing. A., Merlini Oreste, Messi rag. Augusto, Minoretti Paolo, Monaldi G., Mosca L., Mulder G. G. T., Nava Aldo, Oddini ing. Arch. Michele, Oliveri Arnolfo, Origgi Giovanni, Parenti Giovanni, Pasetti Casimiro, Pavesi Enrico, Perdomini Oreste, Perego Arturo, Petrini avv. Benedetto, Pocchini Attilio, Ponzano Giuseppe, Portaluppi Piero, Prada G., Prada Pietro, Quambusch Bruno, Rabajoli Apostoli Guido, Raimondi Eugenio, Raschi Carlo, Redaelli Camillo, Reuter Carlo, Riva Giulio, Rocca Paolo, Romanoni Italo, Rossi A., Rosti Angelo, Rovida Tullo, Saccani Giovanni, Sala Enrico, Salini Giulio, Santambrogio Piero, Santoni Oreste, Sartorio Enrico, Sassi Francesco, Seleron E. G., Sironi Alfredo, Spallanzani Camillo, Stabilini Manlio, Strada Mario, Taglieggi Virgilio, Tazzini Riccardo, Tenconi Pietro, Terrenghi Fausto, Tirelli Ettore, Tonolli Ercole, Vaccarossi Silla, Vago Gian Luigi, Veladini Curzio, Vergani Giuseppe, Vergnano Angelo, Viganò Alfredo, Vita Virginio, Zipoli Guido.

Abbiategrasso. — Meschia P. L.
Besana Brianza. — Patti Nino.
Biassono. — Zappa Baldassare.
Busto Arsizio. — Bianchi E., Bottigelli Riccardo, Casali Giuseppe Landoni Narciso.
Castano I. — Barni don Carlo.
Castellanza. — Ramolini R.
Gallarate. — Baratelli Gerolamo, Bongiorni geom. F., Macchi Carlo Trotti G. B.
Giussano. — Borgonovo Gino, Sartirana ing. Giov.
Legnano. — Terrenghi A.
Lodi. — Volpe Giuseppe.
Masciago Milanese. — Cerati Angelo, Tagliabue Filippo, Trezzi Cherubino.
Mazzo. — Monti Giulio.
Melegnano. — Goglio Paolo, Rusconi Gaetano,
Monza. — Besozzi Alfonso, Caifa Alfredo, Colombo A., Galmanini Mario, Menni Ambrogio, Orsenigo G., Pigliafredi Guido, Redaelli Genio, Schieroni avv. Rodolfo, Steffanoni A. Luigi, Villa Ferdinando, Vimercati Angelo,
Ortica di Lambrate. — Piazzi Mario.
Paullo Lodigiano. — Rusconi Romeo.
Precotto. — Meroni Ugo.
Saronno. — Bernoreggi Giov., Giobbio Giuseppe, Nothofer Ottone, Schreiber Ermanno, Storni rag. Carlo.
Seregno. — Cattaneo Carlo, Nobili dott. Giuseppe.
Vimercate. — Sport Club « Edera ».

MODENA. — Chiarli Aristide, Lodi dott. Adolfo, Lodi Carlo, Manfredi Oreste, Montipò B.
Massa Finalese. — Malavasi Leopoldo.
Vignola. — Barbanti Biodano dott. Abelardo. Ferrari dott. E.. Viani dott. Enrico, Zanotti Nino,

NAPOLI. — Belliazzi cav. Umberto, Biblioteca Demaniale, Cafiero Francesco, Caroli dott. Ernesto, Caslisch C., Casparis Oscar, Catalano Gonzaga Gaetano, Chiesura Antonio, Ciaramella ing. Ernesto, Clescovich Spiro, Coco avv. G., Custerone Luigi, Dell'Osso ing. Domenico, De Rosa Paolo, Gatto Nicosia Michele, Giardiello Filippo, Maresca avv. Federico, Mayer cav. avv. Gior-

gio, Merzagora Giov., Michelangelo cav. avv. Tancredi, Miranda cav. uff. V., Patrizii march. ing. Giulio, Peters William R., Petruolo prof. Salvatore, Scalfati Francesco, Schiassi ing. Eduardo, Sonnino Ettore, Spinedi Carlo, Duca di Marianella, Talamo Mario, Tammaro avv. Salvatore, Zuccalà ing. Giuseppe.
Portici. — Vassalli Giorgio.
S. Giovanni di Teduccio. — Violante Nicola.
Vico Equense. — De Gennaro Francesco, Passerini Gennaro.
NOVARA. — Ardizzoja Michele, Brustia Giuseppe, Porzio Giovanola rag. Piero, Rigone Alessandro.
Andorno. — Antoniotti Vittorio.
Arona. — Zuccaro Achille.
Biella. — Costa Giuseppe, Signorelli rag. Vittorio, Squillario Angelo.
Cannobio. — Linares Vincenzo.
Carpignano Sesia. — Mella don Andrea.
Doccio. — Debiaggi Giuseppe.
Domodossola. — Berney Edoardo, Gardini Andrea, Vecchietti avv. Pietro.
Garbagna Novarese. — Geri ing. agr. Pietro.
Intra. — SIMONETTA CAROLINA.
Miagliano. — Andrioli Giuseppe.
Piane Sesia. — Croso Leonardo.
Pieve. — Ceruti Massimo.
Ronsecco. — Dragone Carlo.
Sillavengo. — Barbavara di Gravellona avv. Massimiliano.
Sozzago. — Ubezio geom. Rocco.
Trino. — Vercellotti dott. Domenico.
Valdengo. — Perona Rodolfo.
Valle Infer. Mosso. — Circolo Sportivo, Zegna Alessandro.
Varallo. — Bocelli Anselmo, Chiò Andrea.
Vercelli. — Allorio ing. Guido, Guarneri rag. Corrado, Ponti geom. rag. Francesco.
Villadossola. — Cristina G. B.
PADOVA. — Appiani Guido, Donazzoli Francesco, Favagrossa G., Prosperini Giuseppe, Wassermann Pietro.
Battaglia. — Caretti Ruggero, RINALDI RINA, Rinaldi Rinaldo.
Este. — Regattieri Silvio.
Pernumia. — Mansutti Franc.
Ponte di Brenta. — Breda Mario.
PALERMO. — Buscaino Michele, Ceribella Ferruccio, Collotti Michelangelo Ugo, De Natale Umberto, Principe di Fitalia, Di Stefano Mario, Guadagni ing. Giov., Leone rag. Antonino, Manno ing. Antonino, Oliveri Francesco, Schipani Filippo, Sfameli ing. Gaetano, Simoncini ing. Enrico, Taranto V. Giovanni.
Bisacquino. — Savoca Gioacchino.
Caltavuturo. — Costa ten. Carlo. Dolce Giuseppe, Pisani cap. Raffaele, Pucci Giulio.
Cefalù. — Culotta ing. Salvatore.
Gangi. — Ciuro dott. Bartolo.
Termini Imerese. — De Luca Gallipoli Stefano, Satariano Salvatore.
PARMA. — Agolini Giuseppe, Anglimetti Arturo, Boni Romualdo, Cornelli Bruno, Della Croce Andrea, Ferrari dott. Torquato, Lusignani Giovanni, Margini Aristide, Medioli L., Micheli Aristide, Passerini Luigi, RAVENNA ANGELICA.
S. Leonardo di Cortile S. Martino. — Bocchi Dino.
PAVIA. — *Mortara.* — Tosi avv. Paolo.

Ottobiano. — Casè Vincenzo.
PERUGIA. — Buniva Mario, Censi Mancia Gaetano, Guardabassi Vittorio, Zanetti prof. dott. Zeno.
Cannara. — Pesci Ettore.
Papigno. — Porchetti rag. Riccardo.
PESARO. — Spreti march. dott. Gaetano.
Cagli. — Rondelli rag. Diomede.
Urbino.— Rassaval cap. Guglielmo.
PIACENZA. — Acuti Giovanni, Ajmassi ing. Dante, Fiori rag. Alfredo, Gulieri nob. Alessandro, Jelmoni dott. Ovaristo, Martini Vittorio, Molinari Ettore, Rapuzzi Lorenzo A., Verani Prospero.
Carpaneto. — Breviglieri Aride.
Castelvetro P. — Belli Pietro.
Gariga. — Rigolli Ettore.
Pontenure. — Bertucci Ferruccio.
Sarmato. — Guglielmetti Edoardo.
Viustino. — Riva dott. Domenico.
PISA. — Bottini march. Giovanni.
Pomarance. — Mati Federigo.
Rosignano Maritt. — Meini Olinto.
S. Frediano a Settimo. — Silvi Federico.
PORTO MAURIZIO. — Salvo Pietro.
Bordighera. — Poggi Edoardo, Pollero Silvio.
Borghetto S. Nicolò. — Biancheri Luigi.
Castelvecchio d'Oneglia. — Corbella G. B.
S. Remo. — Borla Giuseppe, Ginatta Adolfo, Martino Stefano, Pool Giovanni, Revelli Giovanni.
POTENZA. — Bolognini ing. Alfonso, Samale geom. Giuseppe.
Cancellara. — Lentini Sebastiano, Volpe Felice.
Lauria Superiore. — De Clemente Felice.
Matera. — Arcuri Domenico.
RAVENNA. — Schiappapietra ing. Settimo.
Bagnacavallo. — Graziani Mario.
Castel Bolognese. — Tomba don Pietro.
Faenza. — Minardi Giuseppe.
Riolo. — Testi Carlo.
REGGIO CALABRIA. — *Gioia Tauro.* — Bucciarelli Vincenzo, Lamantea A.
REGGIO EMILIA. — Camellini Riziero, Sacchetti prof. A., Sforza nob. Pellegrino, Tassoni dott. Alessandro, Tedeschi Umberto.
Castelnuovo Monti. — Colombani Goffredo.
Ciano d'Enza. — Pelagatti Cesare.
Coviolo. — Barani don Alfonso.
Guastalla. — Fratelli Manini.
S. Polo d'Enza. — Carpi Luigi.
ROMA. — Addario Anastasio, Almagià ten. Guido, Andreini A., Baldin Theodor, Barchiesi Arnaldo, Bardeloni ing. cav. ten. Cesare, Bartoli Nicola, Bedoni Mario, Berni Fedele, Bonacossa Attilio, Bonelli Luigi, Bruni Bruno, Bucci Riccardo, Bugliari Renato, Buttari A., Caiazzo sac. Enrico, Ceribelli Antonio, Ciccolini cav. Alessandro, Cortesi prof. Cesare, D'Alò Riccardo, De Dominicis Francesco, D'Espinosa Francesco, Durand Vittorio, Falta ten. Marco, Fiorasi cav. Umberto, Gallo ing. Luigi, Gennari ing. Ugo, Giorgi Angelo, Greco cav. Oronzo, Incisa di Camerana Mario, Lepri ing. Luigi, Loli Piccolomini Carlo, Martini Renato, Martinis Pietro, Masetti ten. Rodolfo, Massimi E., Mignani avv. Paolo, Ministero Agricoltura Industria e Commercio (Divisione VII Sezione II), Monarchi Ettore, Morbiducci Duilio, Museo Pedagogico R. Università, Oliva cav. Vincenzo, Omboni ing. Baldassare, Pacinotti ten. C., Papi Alberto, Pastrovich ten. Ferruccio, Pisani P., Pracassi di Torre march. Rossano, Riario Sforza ing. Adolfo, Ricci Edoardo, Ronzani Quintilio, Scaglietta cav. Giov., Scioscia Bonaventura, Silvestri Ettore, Società Giovine Italia, Testa rag. Rodolfo, Tomasi Ferruccio, Valentini Cosimo, Vallecchi ing. Ugo, Van Gilsevan der Pals F. C., Vecchietti dott. Evagrio, Venturelli Aldo, Vestrini rag. Mario, Voghera comm. Enrico.
Cori. — De Rossi nob. Michele.
Farnese. — Ortensi Oreste.
Frosinone. — Melchior col. Claudio.
Morlupo. — De Scipio Roberto.
Subiaco. — Tomassi avv. Michele.
Tivoli. — Devoto Giuseppe, Mariottini Luigi.
ROVIGO. — Nezi Antonio.
Adria. — Chiarotto ing. Luigi.
Cavanella Po. — Prevogna F.
Ceneselli. — Germani Gino.
Sant'Apollinare. — Dall'Ara Fortunato.
SALERNO. — *Amalfi.* — Proto Antonio.
Colliano. — Principe dott. Quirino.
SASSARI. — Kübler Ulrico.
Orosei. — Fenu Giulio.

MILANO - Palmiro Zignone successo ad Attilio Beretta. Corso Porta Romana, 65.

ANCONA - R. Arduini Marchini.

BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.

COMO - Carlo Pusterla, Via Lecco.

CREMONA - F.lli Bertolotti, Corso Garibaldi, 11.

FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.

FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.

GENOVA - G. Mentasti, Via Edera, 5 rosso.

LIVORNO - G. Gambini, Piazza Carlo Alberto, Via Giovannetti.

MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.

MODENA - Auto-Garage Gatti, Via Emilia.

NOVARA - Carlo Baraggioli, Via Carlo Alberto, 31.

PADOVA - G. Apergi, Via del Santo, 12 C.

PARMA - Fiorenzo Scipioni, Borgo del Leon d'Oro, 10.

PERUGIA - Soc. An. Auto Garage.

RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.

ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 14.

SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso Vittorio Emanuele, 108.

TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.

Tutto il piacere che si può trarre dal pedalare dipende dalla qualità del bicicletto che si monta. E' il bicicletto facilmente scorrevole, comodo ed esente da tutte le obbiezioni che si fanno al così detto ciclo a buon mercato, quello che arreca la maggior soddisfazione sulla strada e rende un vero piacere col pedalare.

I Cicli "TRIUMPH" sono stati disegnati e costruiti proprio per ottenere questi scopi. E sarebbe impossibile di ottenere un bicicletto che offra maggior comodità, maggior sicurezza, e che richieda così piccolo sforzo per azionarlo; e tutto ciò è dovuto al suo perfetto equilibrio.

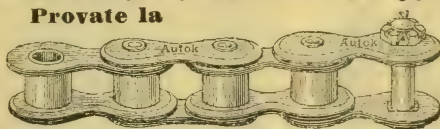
Quando state per comprare un bicicletto rammentatevi dei cicli "TRIUMPH" i quali sono costruiti là dove si trovano solamente abili meccanici, nessuna donna, nè lavoro a buon mercato, e sono *i migliori che l'industria inglese possa produrre.*

TRIUMPH MOTOR CYCLES rapidi, sicuri, quelli che offrono la maggior comodità.

Cataloghi illustrati si possono facilmente avere franchi di porto dalla

Triumph Cycle Co. Ltd.
Coventry (England)

e dai suoi rappresentanti.

Ozieri. — Cocco Taras Giov. M., Lampis Raimondo, Tocco dott. Raffaele, Zucconi dott. Giuseppe.
SIENA. — Cardini Gino, Rubbiani Galasso avv. Guglielmo, Seminara Liborio.
SIRACUSA. — *Avola.* — Bosazza Celestino.
SONDRIO. — Galli Giovanni.
Baruffini. — Frigeri don Giuseppe.
Chiesa. — Mordacchini Andrea.
Delebio. — Vaninetti Attilio.
Grosio. — Ghilotti Battista.
Morbegno. — Allievi Giuseppe, Gottifredi Oscar.
TERAMO. — Rubini rag. Salvatore.
TORINO. — Adorni Primo Omir, Allais Ottavio, Allora Ignazio, Anderi Giovanni, Annone Giovanni, Antonio Alessio, Appendini dott. not. Bartolomeo, Arduino Giovanni, Eresca Carlo, Arese Antonio, Arezzo Umberto, Argan geom. Valerio, Aroasio Luigi, Asso Angelo, Audisio Luigi, Averone Giuseppe, Bagnasacco Paolo, Bandini A., Bandirola Franc. Domenico, Barazzetti Giovanni, Barocelli Pietro, Basevi Sergio, Beccuti Vittorio, Belcredi Carlo, Benati dott. Giuseppe, Benna Cesare, Berardelli avv. Michele, Bertola cav. Ferdinando, Bertolazzi Carlo, Bertolino Ernesto, Bertozzi Angelo, Besozzi Giovanni, Bevilacqua Giulio, Bianco Domizio, Bianco di S. Secondo E., Biblioteca Demaniale, Biffi Ubaldo, Bignami Ottavio, Boccadelli Mario, Boffa Cesare, Boglione Giuseppe, Bolla Natale, Bonicelli ing. Enrico, Borello Secondo, Borione Giuseppe, Borra Angelo, Bosetti Rocco, Bosio Biuseppe, Botta Biagio, Botta Ferruccio, Braglia Riccardo, Brosio Giuseppe, Bruno Giuseppe, Bruno Pietro, Bugni Carlo, Busso Marcello, Butti A., Butti Arnoldo, Cagliero Mario, Caire Carlo, Calcagno Paolo Gustavo, Cambiaggi Livio, CAPELLARO CLOTILDE, Capello conte avv. Luigi, Carassi del Villar conte Tancredi, Ditta Fratelli Carello, Casalengo Stefano, Castello Mario, Ceresa Iginio, Cerrato D., Chiantore Albino, Chieppi Vincenzo, Chiesa Alfredo, Chiò dottor Felice, Cicchinè Emidio, Cioccio Raffaele, Circolo Filologico, Coda Moscarola Bartolomeo, Colombo Aldo, Comba Giuseppe, Coppo Alberto, Cornaglia E., Cottié Cesare, Cristani Remo, Crodara-Visconti Guido, Crudo ing. Ettore, Cuniberti Sergio, Curtino Castagneri avv. G., Daghino G., D'Alfonso A., Deagostini Luigi, De Benedetti ing. Guido, De Cugni Giuseppe, Delon prof. Alfred, De Martini Agostino, De Padova Natale, De Santi Ilario, De Secondi Carlo, Diana Natale, Donadio Michele, Dotti Alessandro, Dubose Luigi, Emilio geom. Libero, Ettlin Stefano, Fassino Pasquale, Ferrario Gaude, Ferraris avv. E., Ferrero Annibale, Fioretta Silvio, Firpo Stefano L., Formica Antonio, Forno Giuseppe, Franchino geom. Giovanni, Gaddo Ernesto, Gaj Virgilio, Galleani Rodolfo, Gallo Battista, Gallo Nino, Gallot Giovanni, Garelli Paolo, Gerboni G. E., Ghinamo Giovanni, Giaj Tenna Salvatore, Gianotti Domenico, Giartosio G., Gilli Edoardo, Giolitti Severino, Giordano Marcello, Goddio Augusto, Goitre Giuseppe, Grassis Fiorenzo, Grazio Emilio, Guglielmetti geom. A., Gunzi cap. Alberto, Hess ing. Adolfo, Iulini Alberto, Iura Luigi, Jorh Rodop Giovanni, Lanzalonga ing. Cosimo, Lasagno Gabriele, Luino Cesare, Lupotto Luigi, Macagno Giuseppe, Maccone dott. Luigi, Magnetti Antonio, Mainardi A., Mancini Pietro, Mantovani Arturo, Marini, Ugo, Marini Vito, Mariotto Enrico, Martina A., Massaglia Filippo, Massobrio dott. Giulio, Mazza Enrico, Mazzetti Marcelliano, Merlo Giuseppe fu Angelo, Merlo Giuseppe fu Zenobio, Miotti Renzo, Mirone Luigi, Mola ing. Pietro, Molinari dott. Vittorio, Moritani G., Moschetti Ezio, Mosetti Mario, Negri Luigi, Negro L. Federico, Nicola Cesare, Oliva Dalmazzo, Ollino Paolo, Operti Bartolomeo, Orsi Giuseppe, Orsinigo Aristide, Paccotto Giacinto, Pagliero Michele, Panetto Luigi, Parascandolo F., Pattoni Giov., Pegasano Alberto, Pelissero Giuseppe, Perin Bert Stefano, Perrone Vincenzo, Pesando E., Pesando Luigi, Pesce Mario, Pestalozza Francesco, Pighetti Mariano, Poesio G., PORRINO EMMA, Porta Giuseppe, Porta Ubaldo, Possi

Paolo, Protto Giuseppe, Pugno Angelo, Raineri Spirito, Ravera Aurelio, Re rag. Aristide, Renier Stefano, Retegno Michele, Richter E., Rigat Felice, Rissone Antonio, Riva Carlo, Rivara Lorenzo, Rolandi Enrico, Rossaro M., Rossi Enrico, Rotta Enrico, Rubin-Barazza dott. Carlo, Sabbatini avv. Carlo, Sabel Plinio, Salamitto Amilcare, Salce Antonio, Salvati Giorgio, Sartore Annibale, Sarzano Edoardo, Savio U., Scaletti Edoardo, Sclaverasco Giov. B., Servetti Angelo, Severini Gustavo, Sezione Torinese Società Areonautica, Sichera Pietro, Sismondi avv. Camillo, Sogno Alfonso, Storace Guido, Tabozzi Giacinto, Tedeschi Giorgio, Tiraboschi Samuele, Tomaghelli Alessandro, Tommasina dott. magg. Mario, Torregiani F., Torta Giovanni, Tosco Antonio, Tozzi Giovanni, Trossarello Mario, Truffa Giuseppe, Turinetti Giacomo, Unia Angelo, Vacca Giuseppe, Vacchina G. B., VALERIO LISA, Valosio Domenico, Valsania Andrea, Vandelli Vico, Varese avv. Angelo, Varetto Giovanni, Varvello Luigi, Vaula Giuseppe, Verani G., Vercelli Alfredo, Vercelli L., Violino Giuseppe, Vittone P. Voigt Emilio, Zara Domenico, Zo Giulio, Zuccarelli Edoardo, Zunino Carlo, Zurra Vittorio.

Bardonecchia. — Bosticco Leone.
Caravino. — Sandino geom. Michele.
Caselle Torinese. — Rubietti P.
Castiglione Torinese. — Vela dott. O
Courmayeur. — Vallet Michele.
Cuorgnè. — Masneri Paolo.
Forno Rivara. — Bertoglio Giuseppe, Escope Alfredo.
Gassino. — Enrici Edoardo.
Ivrea. — Gracis dott. Ott. Vitt., Perasso Alessandro.
La Thuile. — Saraceno Gaetano.
Lucento. — Pipino Giov., Serafino Domenico Pietro.
Luserna S. Giovanni. — Legger Massimo Francesco.
Moncalieri. — Arduino dott. Adolfo.
Montanaro. — ALASONATTI BUGGINO TULLIA, Ferreri Giuseppe, Gaudino Alfredo.
Novareglia. — Martinallo G., Perino Battista.
Orbassano. — Garzena geom. Alfonso.
Perosa Argentina. — Aebli ing. Arturo.
Pinerolo. — Ghirardi Celestino, Ronchail Giov. B., Sala Ambrosino, Türck Hermann.
Prascorsano. — Crosetto avv. Cesare.
Rivarolo Canavese. — Rossi Giov.
Ronco Canavese. — Recrosio Agostino.
S. Mauro Torinese. — Vela Umberto.
Settimo Torinese. — Amateis Francesco.
Susa. — Baccon geom. F., Rossero Enrico.
Torrepellice. — Monnet Giovanni.
Venaria Reale. — Challancin Giuseppe, Pallacio di Suni march. Giuseppe.
Verolengo. — Berardo Giuseppe.
Vico Canavese. — Bordetto Domenico Leo, STREITO CATERINA.
Villastellone. — Marino Augusto.
Vinovo. — Alessiato Felice, Giardino Giovanni, Stura Giovanni.
Viù. — LAUTIER LUIGIA ved. FORNACA.
Volpiano. — Rubiola Antonio.

TREVISO. — Bernardis Pietro, Patere Bartolomeo.
Barbisano. — De Lotto Giovanni.
Maser. — Basso Davide.
Pieve di Soligo. — Zava Giuseppe.
Pinidello. — De Dalt Luigi.
Vittorio Veneto. — Cantilena ing. Paolo.

UDINE. — Alessi Amilcare, Castagnoli rag. Alfredo, Micoli Umberto, Rubbazza Silvio, Rovere dott. Giuseppe.
Castello di Porpetto. — Candotti Giustiniano.
Cividale. — De Paciani Giosuè, D'Orlandi Orazio, Nussi Aldo.
Gemona. — Milocco Guido.
Magnano. — Società Ciclistica.
Pielungo. — Dean Umberto.
Pozzuolo. — Di Rosa Giuseppe.
S. Daniele. — Aita Bruno, D'Arcano Orazio.
S. Giorgio Bich. — Strevano Giuseppe.
Spilimbergo. — Antoniazzi V., Del Favero Luigi, Del Pin C., Griz Giov. B., Mongiat rag. Arrigo.
Tauriano. — Dorigo don Carlo.
Tolmezzo. — Club Sportivo Tolmezzano, Pepe dott. Carlo.
Visinale Indri. - Feruglio Michele.
Vito d'Asio. — Sostero geom. A.

VENEZIA. — Callegaro Guido, Celant Amos, Ceretti cav. Silvio, Colcerniani Guido, Cornazzani Antonio, De Prat Attilio, Gheller Odoacre, Nicoletti Vittorio, Osvaldini rag. A., Pallavicini Mario, Penzo Alfredo, Piasentini Attilio, Reato Pietro, Recchio dott. V., Ricci cap. Giuseppe, Valentini Eugenio.

Cinto Caomaggiore. — Romanin Olivo.
Croce di Piove. — Gradenigo conte Pietro.
Mira. — Favaretto Santes.
Noale. — Gradenigo Conte Girolamo.

VERONA. — Bertucco Alfonso, Stevani Vittorio, Valbusa Angelo.
Illasi. — Santi dott. Silvio.
Isola della Scala. — Bertoli Giov. B.
Magugnano sul Garda. — Wilhelm Friedrich.
Mizzole. — Bonazzi dott. Gaetano.
Parona. — Brendolan Romeo, Corsi rag. Piero, Iosti Amedeo.
Rivoli Veronese. — Lauchard E., Santini cap. Ruggero, Vercellio Guglielmo.
S. Michele Extra. — Merani Angelo.

VICENZA. — Micheli ing. Pilade, Schenoni Uberto Lazzaro, Tealdo Ettore.
Bassano Veneto. — Viero Bortolo.
Bressan ido — Mezzalira Pietro.
Camisano. — Menegon Giuseppe, Stivanin dott. Domenico.
Cesuna. — Padovani Francesco, Rigoni Adolfo.
Lugo. — Bragagnolo dott. Gaetano, Cebba Antonio.
Marostica. — Chiminello Lorenzo, Girardi Giuseppe.
Montecchio. — Cocco G. B.
Sandrigo. — Martini Lorenzo G. B.
Schio. — Bettale Ferdinando, Cortinovis Gino, Marcolongo rag. Ferruccio.

COLONIA ERITREA. — *Asmara.* — Calivis Costantino Gasparri Ezio, Migliavacca Giulio, Sala Conv. Caporali e Soldati 2. Compagnia Cacciatori.
Ghinda. — Marrone Mario.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Associazione Ginnastica, Benco prof. Giovanni, Bernetich Giuseppe, Boschian Alberto, Braidot Antonio, Cacace Fortunato, Lulich C., Lupetina Edoardo, Piutti Oreste, Protegdico Costantino E.
Cervignano. — Visentini Giovanni.
Gorizia. — Persa rag. Ugo.
Monfalcone. — Bertetich Giuseppe. Zanolla Alessandro.
Pisino. — Albanese prof. dott. Nicolò.
Visco. — Menon Giuseppe.

TRENTINO. — *Riva.* — Bresciani Giuseppe.
Rovereto. — Defant ing. Augusto, Rossi prof. Roberto, Struad Antonio.

PROVINCIE DIVERSE. — *Budweis.* — KUNZ CATERINA.
Fiume. — Celligoi ing. Eugenio.
Salisburgo. — Brandl Hans.
Vienna. — Ascarelli Enrico, Frischauf dott. Walter.

Francia.

Nice. — Barnoin Jean, Massa Alessandro, Morra Giuseppe Fr.
Paris. — Hachette Louis, Sedran A.
Perigueux. — Requier Pierre.
S. Etienne. — Charvet Benoit.
Villefranche. — Cottini U., Zucchetti Gabriele.

Principato di Monaco.

Monaco. — Giardelli Vincenzo.
Monte Carlo. — Doda Antonio.

Germania.

Amburgo. — Lo Verde Felice.
Berlino. — Labriola dott. cav. Franz Alberto.
Düsseldorf. — Carp. E.
Haiange. — Bruzzi Evangelista.
Hayingen. — Baldini G., Plaven I. V., Bena Vincenzo.

Inghilterra.

Balham S. W. — Bianchi Antonio.
Londra E. C. — Graziani dott. A.
Storlhes Stall-Kirkburton. — Armitage George P.

Russia.

Alagi. — Alberti Alberto.

Serbia.

Belgrado. — Bertotto Angelo.

Svizzera.

CANTON DI BASILEA. — *Basilea.* — Clavel Alexandre, Lavaillant Jacques.
CANTON DI BERNA. — *Herzogenbuchse.* — Broggi S.

CANTON DI GINEVRA. — *Ginevra.* — Heimgartner Eugène.
CANTON DI LUCERNA. — *Lucerna.* — Capoduro Gino G.
CANTON DI WAUD. — *Suisse V. V.* — De SEBRIAKOFF ELISABETTA.
CANTON DI ZURIGO. — *Winterthur.* — Gullino Alessandro Cesare.
Zurigo. — Capra Giovanni.
CANTON TICINO. — *Balerna.* — Beretta Giovanni.
Lugano. — Bonfanti Giuseppe, Del Vecchio arch. Pietro, Jähne Anton Eduar Paul.
Monte Generoso Dosso Bello. — Pasta Mario.
Monte Verità. — Hovard P.
Vacallo. — Cairoli Pietro, Luppi Fedele, Rizzi Paolo.
CANTON VALLESE. — *Susten Fenze.* — Sguazzin Giuseppe.

AFRICA.

Alessandria d'Egitto. — Corazzi Umberto, Felicioli Renato.
Montcalm. — Bonoli Ciro.
Port Sudan. — Caramburniotis Gerasimo, Chimiri Salvatore, Hadzopl Mario, Lazzerini cap. Egisto, Livadas Gerasimo, Lorenzato Aristotele, Pisani Attilio, Piscopo Giorgio, Testa Paolo, Vincent Walter, Zördes Em. A.

AMERICA SETTENTRIONALE.
Stati Uniti.

Brooklyn. — Valli ing. A. Rafaele.
Chicago. — Nathan W. Williams, Sexton T. D.
Monongaheta. — Baroni Gaetano.
New York. — BARROWS IRA, Breese Jacob B., Havemeyer H. O., La Montagne Harry, Lancaster Frederick J.
S. Francisco California. — Heller E. S., O' Rourke Peter.

AMERICA MERIDIONALE.
Argentina.

Buenos Ayres. — Carrè Antonio, Estevez José, Rezzano Pedro Arturo.
Leones F. C. C. A. — Canale Nardo.

Brasile.

S. Paulo. — Machado A., Martin Julio.

ASIA.

Bangkok. — Bovo Tancredi, Salvi Oreste, Sconzoni Attilio.
Damasco. — Denti Taddeo.

Posizione dei Soci al 15 Marzo 1909.

Soci annuali al 15 febbraio 1909 . . .	N.	68 303
Dimissionari, irreperibili, morosi, ecc. .	»	672
	N.	67 631
Soci nuovi inscritti al 15 marzo 1909 . .	»	1 099
Totale Soci annuali	N.	68 730
Soci vitalizi al 31 dicembre 1908 . . .	N.	2 329
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 marzo 1909	»	314
	N.	2 643
Totale Soci	N.	71 373

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi — Capriolo & Massimino - Milano.

Anno XV 90.000 Copie N.º 5, Maggio-1909

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

TOVRING CLVB ITALIANO - Via Monte Napoleone 14 - MILANO

Anno XV - N. 5. Maggio 1909.

TOVRING CLVB ITALIANO

IL PETRARCA VIAGGIATORE

Petrach may fairly be called the first of the tourists.
H. C. HOLLWAY-CALTHROP.

Col Petrarca e col Boccaccio comincia una età nuova non soltanto per la storia della nostra letteratura, ma ancora per la storia dello sviluppo del nostro spirito. L'uomo del rinascimento distorna gli occhi dai cieli, cui balzarono nel medioevo le guglie delle marmoree cattedrali e le anime anelanti al mistico sogno di dissolversi in Dio, e li rivolge estasiato alla terra nell'ebbrezza di sentirsi vivere, di aspirare il profumo di tutti i fiori, di mordere ciascun frutto, di assaporare ogni gioia che offra l'ora fuggente, fuori dell'ombra e del tedio monacale dei cenobii. Faust spalanca le finestre della stanza, dove per troppo tempo rimase curvo sui libri polverosi scrutando invano fra le storte e gli alambicchi il mistero della vita. Fuori le campane suonano a festa nel gaio risveglio della primavera. Il sole irrompe negli animi e l'uomo riacquista il senso della vita e celebra un' altra volta con rinnovato spirito pagano la bellezza della terra, acceso da un più vivo desiderio di tutto conoscere, stimolato dalla brama di una gioia più fervida e più intensa.

Firenze - Biblioteca Mediceo-Laurenziana - Ritratto del Petrarca. - (Ignoto, del XIV secolo). (*Fot. Alinari*).

Francesco Petrarca è il primo forse di quegli uomini nuovi che uscendo all'aperto dischiusero allo spirito umano una fonte mirabile di impressioni e di ispirazioni. Fu osservato che nel medioevo l' ascetismo soleva spingere gli uomini nelle valli selvose, ma solamente per fuggirvi le vie del mondo: li traeva sulle alte vette, ma solamente per trovarvi più da presso le vie del cielo. Il Petrarca per il primo sentì e fece sentire le magnificenze del paesaggio e la poesia degli spettacoli naturali. La sua passione di viaggiare per amore delle belle visuali è uno dei caratteri, onde egli appartiene piuttosto ai tempi moderni che al medioevo. In quell'età gli uomini viaggiarono un po' dappertutto, per cagion di guerre, di diplomazia, di commercio e di religione, nelle frequenti crociate e nei frequenti pellegrinaggi. Basti ricordare Marco Polo. Ma il Petrarca, al dire del suo ultimo biografo inglese, l'Hollway Calthrop, può sicuramente chiamarsi il primo dei viaggiatori, nel senso moderno della parola. Abbondano nelle sue opere le descrizioni dei luoghi pittoreschi ed ameni, poichè egli cominciò a intravvedere ed a godere il lato estetico del paesaggio.

Nel 1329 visitò la Svizzera ed il Belgio, nel 1336 Roma, la Spagna e l'Inghilterra, nel 1341 percorse tutta l'Italia fino a Napoli. Sospinto dal suo ardore infaticato di vedere sempre cose nuove non si ferma a lungo in nessun luogo. Sarebbe difficile, scrive lo Zumbini, nominare

un altro scrittore italiano che abbia badato altrettanto alle bellezze d'Italia. « Con quella amorosa attenzione, onde notò tutti i particolari delle belle membra della sua donna, notò anche quelli del bel corpo d'Italia; e non si stancò mai di ammirare le vaghe colline, i lucidi fonti, i pescosi laghi e il doppio mare che, insinuandosi nel suo seno, in infiniti e varî modi da tutte parti la circonda ». Fanciullo vide la riviera di Genova e continuò a ricordarsene come di una visione apparsagli in sogno: cime di colli, segnati da ameni sentieri e verdeggianti convalli, torri e palazzi, sorgenti tra gli scogli, pendici rivestite di cedri, di viti e di oliveti. Il nocchiero nel contemplarli dal largo delle onde lascia di remare, preso dalla nova meraviglia dello spettacolo. Altre volte descrive il paesaggio di Lombardia, invitando un amico a raggiungerlo in quei luoghi: « Vedremo il Lario, ridente lago, cui sta da presso Como, il Verbano, chiamato dagli abitanti Lago Maggiore e vedremo sorgere al disopra dei laghi le Alpi aeree, coronate di neve, bellissime a vedersi nell'estate: foreste che confinano col cielo e fra i dirupi queruli ruscelli e fiumi che con gran fragore si precipitano dalla sommità dei monti e dovunque tu giri lo sguardo pispigliar d'uccelli e mormorare di fonti ». Nel libro quarto dell'*Africa* ecco balzare a fiore dell'esametro sonante Portofino, circondato da spiagge apriche, Sestri coi suoi lidi tortuosi, Monte Rosso, Cornegliano, Porto Venere e Capo Corvo, poi le foci della Macra e le rovine di Luni. « Qui con placido volgere di onde sbocca l'Arno nel mare e sorge poco lunge la bellissima città di Pisa e appaiono di fronte al suo lido l'isoletta di Gorgona e la dirupata Capraia ». Egli che secondo il Libri, citato dal Burckhardt, fu probabilmente l'autore della prima carta geografica d'Italia, rassomiglia per il primo la configurazione della nostra penisola ad una gigantesca gamba che si protende, fra due mari, facendosi sprone di Otranto e punta di Taranto Lacedemonia.

Reggio ne forma il pollice, che attinge
La piaggia occidental; forma a la gamba
Napoli centro; Genova su l'alto
Sta del femore; e Pisa che si estolle
Su l'Arno altera. Ne diverge altrove
La Veneta cittade e de l'antica
Ravenna il muro e Arimino confine
Di quelle terre un dì. Quivi rabbioso
Freme l'Adriaco flutto e l'ira insana
Ne sprezza Ancona.

E' l'Italia bella, « partita dall'Appennino e circondata dall'Alpe e dal mare » che salutò ebbro di gioia dalla cima del frondoso Gebenna, lasciando a tergo le nubi, sentendosi battere sul volto i venti soavi della patria; è l'Italia bella, di cui intesse virgilianamente l'elogio nella epistola metrica a Luchino Visconti, enumerando i vanti delle antiche città.

Or di Milano forte
Che mai dirò, dal cui vigor si spande
Come da centro e robustezza e vita?
Di Padova possente e della invitta
Verona che dirò? Qual mai fia carme
Che di Bologna a begli studi sede
Aggiunga il merto?
. . . .
A che con lungo carme il doppio lito
Rammentar di due mari e il doppio dorso
Che fra entrambi serpeggia arduo Appennino?
Catena immensa! A cui nel mezzo assisa
Sta Rieti, e sta sul valido ginocchio
L'immensa Roma...

A mezzo del 1362 si allogava a Venezia sulla magnifica riva degli Schiavoni, nel palazzo detto delle due Torri. Venezia è per lui « l'ultimo baluardo della libertà, della pace, della giustizia... città ricca d'oro ma assai più di riputazione... fabbricata sopra solide fondamenta di marmo ma ancora più sicura per la salda base della civica concordia; cinta dal sale delle acque ma protetta assai più dal sale dei buoni consigli ». In Venezia ebbe ospite per tre mesi nel 1363 il Boccaccio. Tanto si dilettò della sua compagnia che nel settembre di quel medesimo anno tornava a richiamarlo presso di lui con un affettuosissimo invito: « Vieni dunque, invocato », gli scriveva, « ecco ti invitano la mite stagione dell'anno, non altre cure che quelle piacevoli e gioconde delle Muse, una casa saluberrima, che non ti descrivo perchè appieno tu la conosci. Ti attende una eletta di amici, di cui non so se si dia la migliore... Il Benintendi, cancelliere di questa nobilissima città... in sul far della sera con lieto volto ed amico viene nella sua gondola a rinfrancarsi con piacevole conversare delle diurne fatiche; e tu per prova or ora conoscesti quanto dilettevoli e soavi riescano quelle notturne passeggiate sul mare... Che se poco t'aggradi questa dimora o mal ti affidi la incostanza della stagione autunnale... noi di qui partiremo e forse utile e dilettevole al certo mi avrò da te la spinta e la compagnia per andarne a Capo d'Istria ed a Trieste dove per lettere di fede degnissime so che regna una dolcissima tempra di clima ». Il gaio novellatore del *Decameron* aveva anch'egli nella sua vita fortunosa percorso tutta l'Italia, la Provenza, il Trentino ed è l'autore di un primo dizionario geografico dove sono registrate le montagne, le foreste, le fontane, i laghi, i fiumi, gli stagni e i mari. Ne aveva attinto no-

Venezia. — Casa del Petrarca. *(Fot. Alinari).*

tizia da navigatori e da famosi viaggiatori, ma specialmente da quell'Andalone del Negro che gli fu maestro e che « aveva viaggiato tutta la terra in ogni clima, sotto ogni cielo e aveva visto coi proprî occhi ciò che gli altri sapevano per udito dire ». Per la prima volta in quel dizionario del Boccaccio viene descritto colla scrupolosa esattezza di un geografo moderno il corso del Po dal Monte Viso al mare, colla enumerazione dei suoi affluenti di destra e di sinistra e delle città che attraversa. Ma torniamo al Petrarca. « Impavido ed ansioso di veder cose nuove, egli scrive al suo Francesco Bruni, mi sarei viaggiando sospinto agli ultimi Seri, agli Indi remoti e fino all'estrema terra di Taprobana ». Non si spinse veramente così lontano ma si bagnò nei tiepidi lavacri di Aquisgrana e giunto a Colonia indugiò a lungo in un tramonto estivo sulle rive del Reno, affollate di gaie giovinette e visitò il duomo, non ancora finito *templum urbe media pulcherrimum quamvis inexpletum.* E reverente si inchina sulla tomba di quei tre re magi, che torneranno ad apparire quattro secoli dopo in sogno ad Arrigo Heine, reduce per breve tempo in Germania:

Die heil' gen drei Könige jedoch
Die sonst so still dort lagen,
O Wunder! sie sassen aufrecht jetzt
Auf ihren Sarkophagen.

Il Petrarca gustò parimenti la poesia dell'orrido e quella delle grandi altezze. Nessuno prima di lui aveva sentito così vivamente il fascino della montagna e come dice assai bene lo Zumbini « il commuoversi ed il sublimarsi dello spirito nell' ascendere i monti ».

Nell'aprile del 36 sale col fratello Gherardo il monte Ventoux (1960 metri) *sola videndi insignem loci altitudinem cupiditate ductus.* Un pastore li dissuade dal tentarne l'aspra e difficile salita ma « cresceva per lui della proibizione il desiderio ». Giunto dopo un faticoso cammino sulla vetta rimane estasiato dal soffio più puro dell'aria e dall'ampiezza dell'orizzonte. « Le nubi mi erano sotto i piedi ». E volge lo sguardo all' Italia con nostalgico desio « *Suspiravi ad Italicum aerem...* » La descrizione di quella salita si trova in una delle sue più belle lettere famigliari.

Nella campagna Romana salì sul monte Capranica e vi si trattenne sedici giorni, godendo di lassù della vista del Soratte e del lago Cimino. Formicolavano in allora quei luoghi di armati, ma tutti con ammirazione guardavano lui « ozioso intrepido ed inerme ».

Firenze - Chiostro di S. Maria Novella - Cappella degli Spagnoli. - Boccaccio, il cav. di Rodi ed altri tre personaggi; dettaglio degli affreschi di Simone Martini. (*Fot. Alinari*).

Ma col sormontare degli anni il viaggiatore sente il desiderio di posare dal suo lungo e vario pellegrinaggio. Anch'egli come Orazio si augura di porre termine al suo errare in un tranquillo rifugio per la vecchiaia:

Sit modus lasso maris et viarum
Militiaeque.

Orazio si augurava di riposare in Tivoli o nella lunga primavera di Taranto. Il Petrarca cercò la dolce solitudine di Selvapiana presso Parma e poi di Arquà sui colli Euganei. Ma pure nel suo continuo passare di paese in paese, di città in città, nel suo vario aggirarsi per diverse terre, il Petrarca aveva sempre sentito vivo il desiderio della quiete campestre, dove poter vivere, lontano dal rumore degli uomini e della vita, con sè stesso, coi suoi pensieri e colle sue fantasie d'amore, coi suoi ricordi e coi libri degli antichi. Scrisse una volta in versi latini a Jacopo Colonna: « Mi piace assaporare la quiete della grande selva ed ogni rumore mi dà noia tranne quello di un lucido ruscello che saltelli sulla rena o di un leggero venticello che agiti la carta, sì che i miei carmi percossi facciano un po' di strepito ». Nella lettera VII del libro 8° delle *Senili,* si congratula con Federico Aretino, che dalla città siasi ritirato a vivere in mediocre fortuna alla campagna. « Oh! te felice... che volte le spalle alle popolose città... ti rendesti a te stesso... nel soave e silenzioso soggiorno dei campi e dei boschi. Grande è la invidia che io ti porto per cotesto villereccio e tranquillo soggiorno... Io nelle città (ed Avignone sotto questo riguardo è la più incomoda di tutte) sono continuamente stretto fra la folla e le carrozze: tu nelle selve e ne' colli... sicuro e senza impacci ti aggiri, liberamente vagando per gli erbosi prati...: a me ogni stagione dell'anno altro non offre che popolo stipato, polvere, fango, strepito, immondezze, cloache. Sono queste le cittadine delizie... Il soggiorno della campagna è sempre amabile, sempre pieno di attrattive per gli animi nobilmente disposti ». E in campagna può dirsi che il Petrarca abbia passato, oltre ai suoi viaggi, la maggior parte di sua vita. Da Avignone si trasferiva a Valchiusa, da Milano a San Colombano, da Parma a Selvapiana, da Padova ad Arquà. Spesso egli ricorda la sua cara solitaria villetta al Fonte della Sorga, dove colle sue mani aveva piantato quasi tutti gli alberi! Colà passò interrotti da brevi cure che lo chiamarono altrove, circa dieci anni « e in tanta pace e in tanta soavità che ben posso dire di tutto il tempo che vissi

Casa del Petrarca ad Arquà - 1370-74. *(Fot. Alinari).*

quello soltanto che ivi trascorsi meritare il nome di vita e il rimanente non essere stato che continuo supplizio. Nè quì vo' farmi a rammentarti, (scrive nella sua vecchiezza a Guido Settimo, arcivescovo di Genova) quel campestre silenzio, quell'assiduo mormorio del limpidissimo fiume, e il muggito de' buoi per la risonante vallea... Oh! quante volte, (continua egli con un sentimento che precorre quello de' romantici del secolo scorso) la cupa notte solo mi trovava ne' campi: quante nella state a mezzanotte sorgendo, e recitate a Cristo le laudi notturne, solo, per non turbare il sonno ai domestici, al chiarore specialmente della luna, ora ne' campi aperti, ora sul monte io mi piaceva di uscire a diporto: quante volte in quell'ora senza compagno alcuno, con sentimento misto di diletto e di orrore mi misi dentro a quel terribile speco della sorgente, ove anche di pieno giorno e accompagnato altri non entra senza paura... ». Con un dolce senso di nostalgia continuerà a ricordare i giorni qui trascorsi con Guglielmo da Pastrengo, l'amico che non si recò ad onta di volgere con lui

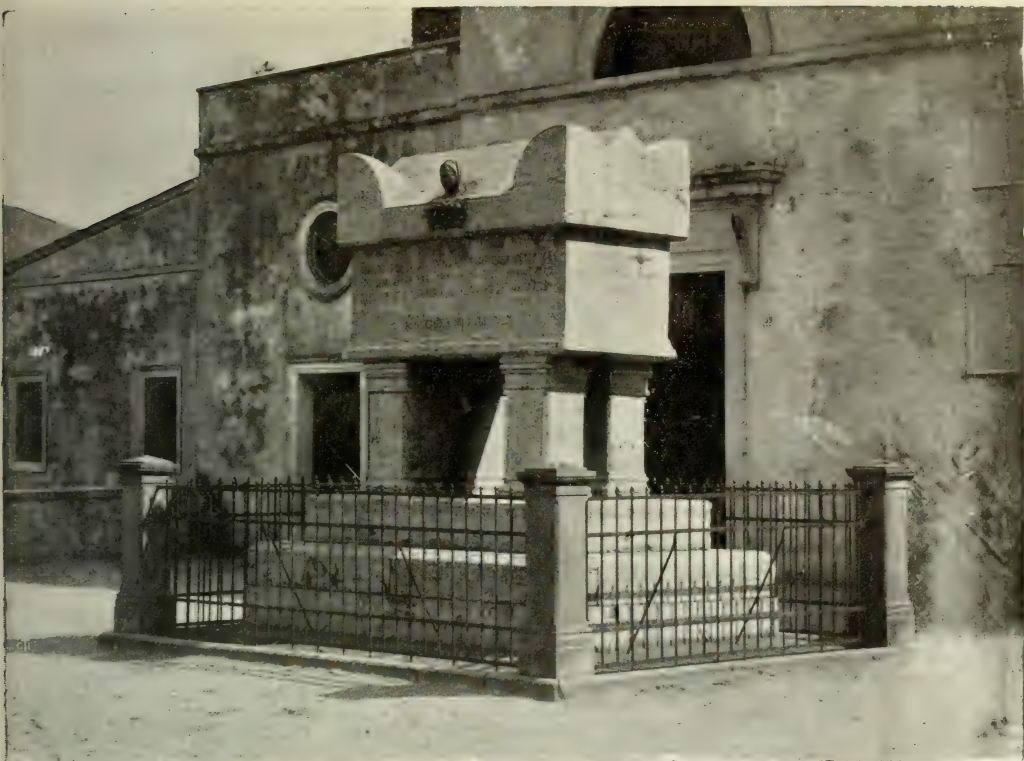
le divelte pietre
E di ammollire un assai duro campo.

Oh! la calma divina di quei giorni, vissuti insieme nella solitaria villetta:

Noi stanchi ci sedemmo
Su questo ciglio: a quelle zolle erbose
Il fianco accomandammo; ingenui scherzi
Si disser qui, mentre lambìane il piede
Il lucido trascorrere dell'onde
Dal lungo esilio le disperse Muse
Qui ne fu dolce il richiamar; qui Greci
E Latin vati raffrontare insieme,
E delle nostre immemori, le sacre
Opre e fatiche rammentar de' prischi.
Qui confortati dagli alterni detti
La cena producemmo oltre d'assai...

In un'altra epistola, che io cito nella bella ed elegante traduzione di Antonio Negri da Venezia, descrive minutamente il sito e le amenità di Selvapiana, nella quale villeggiando già nel 1341 riassunse il lavoro del suo poema latino, l'*Africa*.

In sulla schiena
Di verde poggio ampia una selva sorge,
Che benchè in alto è posta, Piana è detta.
. . . .
Ivi canto d'augei, mormorar d'onde
Fanno invito a' bei sonni; letto l'erba,
Ombrella apprestan gli arbori fronzuti,
E d'Austro contro i soffi è ischermo il monte.
. . . .
. . . .
Dentro oh! qual spira odor divin! L'imago
Par degli stessi Elisi, asil di pace
Conveniente a profughe Camene.

Ed eccolo, da ultimo, fino dall'estate del 1369 in Arquà, presso Padova, dove abitò da prima in una casetta di frati agostiniani, poi comprò una vigna di un *campo e mezzo* per 300 lire padovane e si fece fabbricare tra l'orticello e la vigna la casetta, dove trascorse i suoi ultimi anni. La volontaria odissea dei viaggi (scrive il Finzi nella sua bella biografia del poeta) era finita per lui! « Gran parte dell'anno — scrive egli nel dicembre del 1371 a Matteo Longo, arcidiacono di Liegi — passo in campagna, bramoso

Arquà - Tomba del Petrarca. (*Fot. Alinari*).

pur ora, qual sempre fui, di solitudine e di quiete... Mi sono fabbricato una casa modesta insieme e decente fra i colli Euganei, ove vado passando in pace questo poco che mi resta di vita... ». Gli anni e le condizioni della salute non gli consentivano più quel piacer de' viaggi « del quale non è gran tempo passato che pareva non potermi io saziare ». La piccola ma graziosa casina era cinta da un oliveto e da una vigna. « E qui sebbene infermo del corpo, io vivo nell'animo pienamente tranquillo, lungi dai tumulti, dai rumori, dalle cure, leggendo sempre e scrivendo... ».

E nel queto romitorio di Arquà il Petrarca moriva il 19 luglio del 1374. *Lassus eundi*, stanco di errare, il poeta si era un giorno augurato di poter essere sepolto, da morto, nella terra che di già copriva l'uno e l'altro suo parente. Tal voto esprimeva in una epistola poetica, indirizzata al suo Socrate:

Poi quando sorgerà l'ultimo sole
Termine fisso a mie lunghe fatiche,
Dolce in morte mi fia depor sul petto
Di tanto amico il travagliato capo:
E il corpo in terra abbandonar composto
Dopo tante battaglie di fortuna,
Da pie mani, e nel dolce italo suolo
Lungo sonno dormir sotto ai paterni
Sassi. Poi quando al volgere degli anni
Il fragil monumento si dissolva,
Il mio cenere fia più dolcemente
Dagli Italici zeffiri commosso.

Il suo voto si è compiuto se non in tutto almeno in parte. Non reclinò morendo il capo fra le braccia dell' amico ma, se dobbiamo portar fede all'antica tradizione, sulle pagine di un Virgilio: nè le sue ceneri furono tuttavia sperdute dal vento.

Cullate dal canto dei rossignoli, nelle sereni notti di primavera, esse riposano ancora, custodite e protette dall'arca di marmo rosso, innalzata dalla memore pietà di Francesco da Brossano, nella solitaria piazzetta di Arquà.

FRANCESCO PASTONCHI.

Il monumento all'esploratore Giacomo Bove.

Acqui, la graziosa cittadina del Monferrato, ricca di vini e di acque, ha innalzato un monumento all'ardito esploratore Giacomo Bove, compagno di Nordenskiold nella spedizione polare della *Vega*.

La squisita opera d'arte, concepita dal giovane scultore Eugenio Baroni di Genova, è così descritta da Ettore Cozzani in una monografia edita per la circostanza: « Lo scultore ha scelto, a simboleggiar meglio la sua idea così pura ed elevata, gli attributi dell'atto che fu compiuto più lontano dal rumore degli uomini, con maggiore indipendenza dall'ambizione e dall'attesa degli applausi, con più superbo disprezzo del vantaggio e della vita! Il nudo virile si leva, impostandosi energicamente sulle gambe e le coscie vigorose, dal viluppo delle onde; con le braccia distese in uno sforzo sovrumano, che gli fa cacciare innanzi il petto gonfio d'un respiro titanico, tien lontani i mostri del ghiaccio e dell'onda che gli impedirebbero di procedere e, nella suprema tensione di tutto il corpo, che disegna sotto la pelle le mosse violenti della carne attanagliata dalla volontà, tien rivolta all'alto la testa leonina ».

La cerimonia splendidamente riuscita si svolse tra il più schietto entusiasmo di una moltitudine accorsa ad assistere alle onoranze rese ad un forte figlio della terra monferrina. Numerosi discorsi inaugurarono ufficialmente il monumento che il sindaco di Acqui accettò in consegna con nobili ed elevate espressioni e tutti gli oratori dall'ammiraglio Pouchain che rappresentava il ministro della Marina, al signor Moiso del Club Nautico di Sampierdarena, ebbero vive espressioni di omaggio alla memoria di G. Bove.

Il Touring, gentilmente invitato, non volle mancare alle onoranze tributate al grande navigatore, ed il suo rappresentante pronunciò brevi parole a nome dell'Associazione.

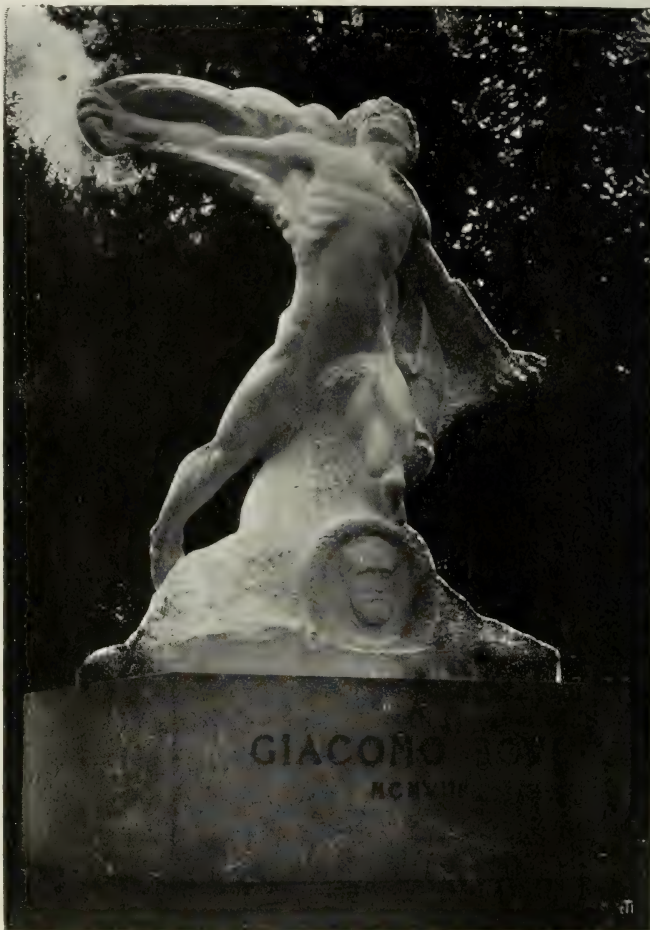
Il comandante Roncagli, compagno di Giacomo Bove alla Terra del Fuoco, tenne poscia una interessantissima conferenza al teatro cittadino gremito di pubblico, ed alla sera ebbe luogo un grande banchetto offerto agli invitati ed alle rappresentanze del comitato presieduto dall'avv. Raffaele Ottolenghi.

La bella concezione artistica di Eugenio Baroni, che sorge rimpetto alla stazione ferroviaria, in mezzo alle aiuole fiorite del pubblico giardino, servirà a rammentare alla gioventù futura gli ardimenti e le imprese di un figlio della terra monferrina nelle lontane e inesplorate terre artiche ed antartiche.

Noi, che vediamo oggi moltiplicarsi le spedizioni scientifiche al Polo come se una novella certezza di raggiungerlo fosse penetrata negli animi degli esploratori europei, dobbiamo volgerci ammirati a Giacomo Bove che preferì il nulla, al tramonto del proprio sogno di veder piantata, prima di ogni altra, la bandiera italiana, là in quel punto misterioso ove simbolicamente poggia l'asse della terra.

In Italia purtroppo non si prodigano soverchi entusiasmi agli eroi delle imprese bandite in nome della geografia scientifica non speculativa, a differenza degli svedesi i quali tributano onori sovrani ai loro esploratori e gli entusiasmi coi quali essi salutarono l'arrivo di Nordenskiold sulla *Vega*, li rinnovarono per Nansen e recentemente per Sven Hedin, l'intrepido esploratore della terra del Lama e del Tibet sconosciuto.

Ciò spiega forse il tardivo riconoscimento ufficiale della pura gloria di un grande ed infelice esploratore dimenticato e il monumento che Acqui ha innalzato in suo onore, devesi interpretare come un doveroso omaggio degli italiani tutti a chi sognò nuove glorie per la nostra patria.

ERNESTO BARBERIS.

Nell'interno di Castel Sant'Angelo

Gli innumerevoli viaggiatori che visitano Roma in fretta ammirano, com'è di prammatica, dal Ponte Elio o dall' orribile ponte di ferro che varca il Tevere un poco più a valle e che presto dovrà sparire, l'imponente massa del Castel S. Angelo. Tutti leggono nel loro Baedeker che quel gran torrione merlato dall' aspetto medioevale su cui si libra l'angelo colossale di bronzo, non è invece che una trasformazione del mausoleo ove fu sepolto l'imperatore Adriano. L'occhio misura le proporzioni colossali del gran nucleo circolare di travertino che circonda e riveste il nascosto monumento romano, poi... è finita. La carrozzella o il tram svoltano per la via di Borgo verso la solita meta del San Pietro, la pagina del Baedeker è anch'essa voltata e si tira via. A Castel Sant' Angelo novantanove su cento turisti non tornano più.

Ma da qualche anno, dinanzi alla brutta portaccia di legno del Castello, si vedono, a certe ore, ferme delle carrozze; dei visitatori, per lo più in *loden* o coll'aspetto eterogeneo di albionesi vanno e vengono. Proviamoci anche noi italiani ad entrare. In verità lo dovremmo più di quelli, poichè si tratta di casa nostra. Ci parrà di entrare in un teatro a scena aperta: bella la facciata e grande il fabbricato di fuori: ma dentro che diversità, che contrasto! La scenografia e l'arte teatrale ci afferrano e ci trasportano d'un colpo in ambienti fantastici: non altrimenti ci accadrà in Castel Sant'Angelo.

***

Come il Castello Sforzesco di Milano fu una caserma in balia di soldatesche noncuranti, e solo in questi ultimi decenni esso ebbe la fortuna di trovare il proprio salvatore in Luca Beltrami, così Castel S. Angelo fu una sporca caserma fino a questi ultimi tempi, fino a quando cioè trovò uno scopritore nel colonnello del Genio Mariano Borgatti.

Con rapidità militare, con intelligenza appassionata, questo dotto ufficiale che tratta la storia e l'arte colla stessa confidenza che la balistica, ridiede alla luce, dal 1901 in poi, sotto gli auspici dei Ministeri della Guerra e della Pubblica Istruzione, le meraviglie perdute, quelle dimenticate e quelle nascoste che fanno ora dell'interno di Castel S. Angelo un luogo di eccezionale interesse, in cui si sovrappongono due epoche gloriose per la nostra patria: la romana e quella del risorgimento. Dovrei anzi dire tre epoche, poichè la moderna vi ha aggiunto il museo di storia dell'ingegneria militare: ma per verità io spero che questo venga presto portato altrove, poichè deturpa alcune parti del Castello, e dove non imbarazza è per lo meno fuori di posto e mal collocato (1).

Il Mausoleo cominciato da Adriano nel 135 dell'e. v. e finito da Antonino Pio, fu quanto di più grandioso si potesse immaginare da un imperatore che aveva il ricordo delle Piramidi d'Egitto, dei monumenti tebani e di quelli babilonesi.

Il ponte Elio (ponte Sant'Angelo) ne formava il degno accesso: esso conduceva ad una cancellata di bronzo

L'Angelo di Castel Sant'Angelo.

(1) Un interessantissimo libretto del col. Mariano Borgatti, da cui prendo in buona parte le notizie di questo articolo, serve di guida concisa ma chiarissima. Esso dà una sufficiente idea del monumento così come è oggi e della sua storia. Mi permetto di far voti che invece che ad una lira venga venduto ai visitatori al suo valore librario, che sarà forse di 30 centesimi. Tutti allora lo comprerebbero (adesso ben pochi) e sarebbe tanto di guadagnato per la coltura, poichè è un vero compendio di studi profondi e precisi, e per la finanza dei restauri. Faccio voti anche che sia

quadrata di 115 metri di lato, con pilastri reggenti dei grandi pavoni di bronzo dorato (due di questi si conservano in Vaticano nel cortile della Pigna). In ogni cancellata erano aperte tre entrate: la centrale di 2,40 e le laterali di 2,10, munite di chiusure che dall'incastro della soglia si arguisce fossero a scorrimento (a *coulisse*). Niente dunque c'è mai di nuovo!

Nel recinto sorgeva il mausoleo costituito da un grande basamento di 84 metri di lato per 15 a 18 di altezza. Su questo si elevava la tomba propriamente detta, circolare, del diametro di circa 65-70 metri, alta presso a poco quanto il basamento e coperta da un tumulo di terra all'etrusca, da cui dovevano drizzare probabilmente le scure chiome i cipressi funerarî. (Si scoperse ora che in qualche punto lo strato di terra seppellito sotto i pavimenti delle volte superiori del Castello ha ancora adesso uno spessore di 4 a 6 metri).

Copia in bronzo della testa dell'Angelo nel Museo del Castello.

Dal cumulo emergeva un torrione quadrato, l'ultima opera di Antonino Pio, su cui ora poggia l'angelo di bronzo, mentre allora doveva forse campeggiarvi qualche grandioso finimento di scoltura, come un gruppo trionfale equestre.

Tutto l'esterno era coperto di marmi, specialmente da paraste scanalate che gli davano l'aspetto monumentale. Cornicioni in forte aggetto sovrastanti a bucrani con festoni di fiori e frutta come quelli ben noti che ricingono il sepolcro di Cecilia Metella, adornavano la base ed il torrione rotondo. Questo poi era coronato da una serie di statue greche raccolte e portate da Adriano: probabilmente dei capolavori, come quel fauno dormiente che fu dissepellito ai piedi della torre ed ora si trova nel museo di Monaco, conosciuto col nome di Fauno dei Barberini.

Carcere di Benvenuto Cellini. — L'inquadratura di cristallo di fronte copre le traccie di un Cristo da lui schizzato a carbone.

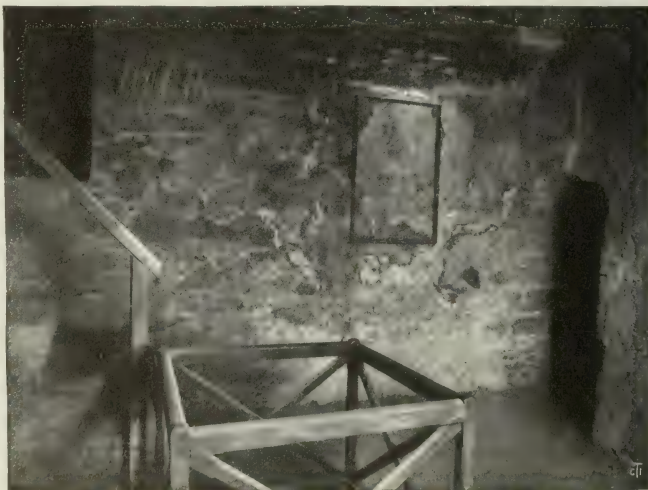
La tradizione scritta medioevale ricorda poi anche sul basamento quadrato, nel posto lasciatovi scoperto agli angoli dalla torre rotonda, dei gruppi grandiosi di uomini e cavalli.

Il basamento era suddiviso in grandi celle

sepolcrali per la famiglia imperiale da muri radiali, diretti dal perimetro al centro.

Si entrava nel Mausoleo Adriano di fronte al Ponte Elio, come oggi, per una grande galleria in piano, perpendicolarmente alla facciata fino ad un atrio quadrato ove in una grande nicchia eravi una statua di Adriano; poi dall'atrio la galleria continuava circolarmente concentrica alla torre cilindrica, elevandosi in essa a rampa con una pendenza del 10%, compiendovi un giro completo, cioè 125 metri e sboccava in un secondo atrio posto sopra il primo. Di quì la galleria continuava quasi orizzontalmente verso il centro del monumento, arrivandovi in una grande cella. Nella sinistra di questa, in un immenso sarcofago di porfido, di cui il coperchio rovesciato e decorato superiormente da magnifici bronzi da Michelangelo, forma attualmente il fonte battesimale in San Pietro, giacevano i resti di Adriano; a destra quelli di Sabina sua moglie.

Tutto questo, nella sua imponente e intatta ossatura di travertino, esiste ancor oggi. Ma nel corso dei secoli si sono fatti dagli uomini dei tentativi di distruzione, dei mutamenti e delle aggiunte. L'ala del tempo non avrebbe valso certo ad intaccare la incrollabile costruzione romana se sopra di essa non fossero passati i barbari, e purtroppo *quod non fecerunt barbari fecerunt Barberini*. Però è giusto di aggiungere che a parecchi papi coadiuvati dai più forti artisti dei loro tempi si devono lavori che, mentre deturpano il concetto romano senza alcun rispetto della sua ragione storico-artistica, hanno però creato sugli avanzi cospicui della potenza romana, altre opere di grande pregio e del massimo interesse.

Questo interesse però si propagò nella pubblica opinione odierna soltanto una diecina di anni fa, quando il Borgatti, studioso, energico, appassionato, meritamente fortunato, riuscì ad ottenere quanto volle, cioè, dopo lo sgombro dei soldati accasermati, i mezzi materiali per rimettere in luce quanto la

---

più curato il servizio degli accompagnatori. Ve ne sono di ottimi, ma qualcuno, se gli riesce, abbrevia il giro sottraendo ai visitatori non pratici una parte delle cose da vedere; qualcuno fu poco opportunamente trascelto con una pronuncia che riesce impossibile comprendere se ostrogota od esperantista. Non dovrebbe anche essere ammesso che tutti questi accompagnatori abbiano una busta da cui, a momento opportuno, traggono delle fotografie che vi offrono ad una lira ciascuna, affermando anche che sono le uniche esistenti e che non si vendono altrove, mentre se ne comprano di migliori a 45 centesimi in molti negozi dei più importanti di Roma. Sono bazzecole, ma sarebbe tanto bene in una città di forestieri organizzarle in modo più.... svizzero.

storia aveva accumulato di ricordi, di avanzi e purtroppo di rovine; ed anche, cosa certo strepitosa nella Roma d'oggi, una sufficiente libertà dalle strettoie burocratiche.

***

La storia di Castel S. Angelo è romanzesca ed aspetta il suo poeta. Da Adriano che crea colla larghezza d'idee di un onnipotente ad Alarico e Vitige che demoliscono coll'incoscienza selvaggia dei loro popoli primitivi, dai papi paurosi di rivolte a quelli dedicatisi al culto dell'arte, dalle difese alle prigioni, dalle visioni dell'Angelo alle frottole del Cellini, all'agonia di Giordano Bruno, alle mistificazioni del Cagliostro, alla fucilazione del Cavaradossi, al suicidio della Tosca, agli strazi dei prigionieri politici, all'occupazione dei reggimenti francesi è uno svolgersi, un intrecciarsi tumultuoso di leggende, di glorie e più spesso di drammi e di tragedie particolari al Castello, durato per 17 secoli dinanzi alla gran tavolozza storica del *Caput Mundi*. Io mi guarderò bene dal raccontare o dal riassumere: ciò mi condurrebbe troppo più lontano di quanto possa un breve articolo della nostra Rivista. Non dirò che poche parole, tanto perchè chi riguarda dal Lungotevere i travertini d'oro del Castello e quelli bianchi del Palazzo di Giustizia che gli sta accanto senta, anche soltanto nel diverso colore, quella voce della storia che al meno appariscente dei due monumenti dà tanto maggior impero sull'animo nostro.

Settimio Severo, fu l'ultimo imperatore seppellito nel Mausoleo (211 di C.). Nel 271 Aureliano pel primo pensò di servirsene come appoggio delle mura turrite (che sono tanto belle anche oggi e si chiamano comunemente Mura Aureliane) che egli eresse sulla sinistra del Tevere dalla Porta Flaminia al Ponte Gianicolense e poi intorno alla Mole Adriana.

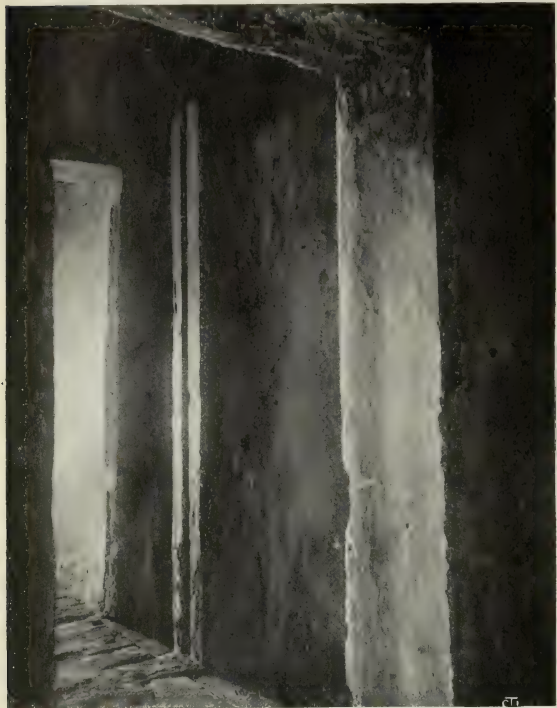
Nel 410 Alarico ed i suoi Goti saccheggiarono per la prima volta il monumento, tentandone inutilmente la distruzione. Nel 537 le orde di Vitige gli diedero tale assalto furioso, che i difensori, a corto di forze, precipitarono su di essi anche le preziose statue greche del coronamento. Nel 590 durante una processione del pio San Gregorio Magno per invocare la fine di una pestilenza, la fede popolare scorse in cima al torrione un angelo che ringuainava la spada: da ciò il nome di Castel S. Angelo.

Nel 1277 Nicolò III, avendo trasportato la sede pontificia dal Laterano al Vaticano, fece dei restauri per proteggere la nuova residenza e costruì il *Passetto* per avere una ritirata sicura dai Sacri Palazzi alla fortezza di rifugio. Il Passetto è una stretta strada in gran parte coperta, nel resto chiusa lateralmente da robuste mura; esso corre sopra archi ed alti muraglioni come un acquedotto, e congiunge (ancora oggi) il Vaticano a Castel S. Angelo. Questa singolare comunicazione, che ha l'aria di un cammino di ronda, appare benissimo al riguardante in tutta la sua lunghezza dall'alto del Castello.

Bonifacio IX (1389-1404) ed i papi che lo seguirono, fino a Nicolò V, iniziarono opere grandi di restauro con concetti militari od artistici, sempre nell'idea di fare della Mole un'appendice fortificata del Vaticano ed in pari tempo un luogo di brevi soggiorni. Ma chi diede al Castello la forma ed il carattere che press'a poco conserva ancora, fu Alessandro VI Borgia, specialmente col Sangallo. Si demolirono o costrussero da lui muraglioni, torri, passaggi, bastioni, ponti, prigioni, cisterne, oliare, *silos*, ed alcune camere decorate degli appartamenti papali.

Ricostruzione ideale del Mausoleo Adriano secondo il colonnello Mariano Borgatti.

Giulio II, papa guerriero ma anche artista (1503-1513), ampliò questi appartamenti, valendosi di uomini insigni tra cui Antonio Sangallo il Giovane e forse il Bramante, cui si attribuisce la loggia verso il ponte.

Leone X (1513-1521) tanto usò del luogo che il cardinale Cybo gli alleviò le fatiche della pinguedine costruendogli l'ascensore di cui rimangono le guide di legno. Leone usò del Castello quasi come di villeggiatura, vi costruì la cappella colla facciata di marmo del Michelangelo. E sullo spianato superiore, nella meravigliosa libertà di vista dei Sette Colli, lo splendore della sua corte, emula del fasto della Roma imperiale, si affermò perfino con una rappresentazione teatrale — la commedia *I Suppositi* dell'Ariosto — con scene dipinte da Raffaello Sanzio e col cardinale Bibbiena come direttore.

Le guide dell'ascensore con cui Leone X, assai pingue, saliva dal passaggio romano agli appartamenti papali.

Il carcere del ciurmadore Cagliostro

Tristissime giornate vide invece il Castello nel 1527, allorchè rifugiatovisi Clemente VII, il Connestabile di Borbone perpetrò il terribile sacco di Roma, rimasto nella storia come una delle atrocità più spaventevoli. Il Cellini pretende di avere lui colpito dal Castello con una archibugiata il Connestabile stesso. Fu in quell'epoca all'incirca che Giulio Romano ed i suoi scolari decorarono colla pompa del loro stile abbondante parecchie sale, talchè pare di trovarvisi nel palazzo del Te o nel palazzo ducale di Mantova.

Paolo III Farnese (1534-1549) sovrappose un altro piano ai fabbricati e chiamò una legione d'artisti a decorare, stuccare, affrescare, scolpire: Pierin del Vaga, Luzio Luzzi, Polidoro da Caravaggio, Marco da Siena, il fecondo Beccafumi, Raffaello da Montelupo e altri molti contribuirono al lustro dei lavori.

Sisto V, nel 1586, istituì un *tesoro pontificio* e lo collocò nella sala ove sussistono ora i cofani, grandi casseforti, circondate da quelle scansie del Sangallo ove Clemente VIII pose l'archivio segreto del Vaticano rimastovi fino al 1870.

Benedetto XIV su modello del fiammingo Werschaffelt fece gittare in bronzo da Francesco Girardoni la statua dell'Angelo, che è quella oggi posta sulla torre più alta, e sostituì l'altra, goffa, di marmo e bronzo, che ora si trova nel Cortile delle Palle.

Nel 1860 Pio IX cominciò la demolizione delle difese esterne, che fu poi proseguita per ragioni edilizie e si completò in questi ultimi anni per far posto ai muraglioni del Tevere.

Finalmente nel 1901, colla direzione del colonnello Borgatti, s'intraprese quella resurrezione costruttiva e artistica del Castello, che ora il pubblico ammira ed a cui è riservato un grande e legittimo successo italiano e mondiale, quando una sufficiente pubblicità, a cui questo articoletto vuol contribuire, avrà fatto maggiormente conoscere, come si merita, le sapienti disposizioni assunte attualmente.

***

Il lettore si accorge che non siamo ancora entrati nel Castello, dopo tre pagine di scritto. Gli è che ogni buon banchetto, prima del piatto di forza, ha d'uopo di un po' di antipasto.

L'imbandigione turistica è davvero, questa volta, eccezionale.

Appena dentro la porta ci si trova a destra ed a sinistra in presenza delle antiche grandi celle sepolcrali romane opportunamente vuotate: le « tombe sepolcrali » come mi diceva bene uno degli spiegatori, che Dio lo benedica. Colla demolizione di parte dei fianchi di queste celle Bonifacio IX ricavò tra l'esterno della torre e i muri perimetrali del basamento della Mole Adriana un ambulacro o corridoio scoperto (a lui intitolato) che gira intorno al nucleo cilindrico. Vi sbocca il Passetto Vaticano, vi si aprono porte di soccorso verso l'esterno, la Cappella dei Giustiziati, il Cortile della Fucilazione, così detto perchè vi si eseguivano le sentenze sui prigionieri condannati a morte. Vi è poi in una delle celle sepolcrali un museo del materiale romano che faceva parte del Mausoleo, una raccolta retrospettiva e là presso anche alcuni grossi cannoni di bronzo antichi, artisticamente patinati di secolare verderame.

Ora entriamo nella grande galleria romana prima diritta e piana fino al vasto atrio della statua di Adriano, poi elicoidale, a rampa lunga 125 metri, tutta di grossi blocchi di travertino sovrapposti a secco, rivestiti un tempo di marmi

colle volte a stucchi in qualche luogo visibili ed il pavimento in piccola parte conservato a mosaici. L'impressione che produce questo immane *tunnel* artificiale è possente: largo 2,90 alto in chiave 5,35, senza una sola apertura, esso gira come nelle viscere di un monte, avendo già risolto da 1700 anni il problema delle gallerie elicoidali, che travagliò i nostri ingegneri contemporanei, dimentichi di insegnamenti così vecchi. Pare di essere nelle viscere di una montagna: la posizione dei massi, l'oscurità rotta soltanto da lontane lampadine ad incandescenza, la livelletta in salita costante, la forma della sezione, chiamano veramente il raffronto. Ma non il rumore di ferramenta sbattute dei treni può qui giungere. Il gruppo dei visitatori, cui è proibito allontanarsi dalla guida, sale nella penombra in un silenzio raccolto, bisbigliando, come nelle grotte di Adelsberg, oppresso dai pensieri. Entro queste pareti serrate, rudi e incrollabili passarono sacerdoti, quiriti in clamide, imperatori trionfanti o nel feretro; a centinaia, a migliaia forse vi furono sgozzati i romani della decadenza dai barbari giganti germanici vestiti di pelli, armati di ascie rozze, indomiti e bestiali. Quà scorse il sangue a torrenti, le fognature della galleria furono nel medioevo degli ossari. Nei bassi tempi i rottami dei bronzi strappati, i marmi infranti degli elleni ingombrarono il passo. Poi quà rinacque la vita; vennero i papi della rinascenza e quelli della decadenza, vennero i soldati noncuranti, vennero infine coloro che vollero riconsacrare alla storia questo suo tempio. Durerà? Si diventa scettici considerando tante vicende. Ma non noi vedremo un altro rivolgimento...

Grandi condotti per le acque di scolo dal tumulo-giardino superiore, sono tagliati nei fianchi e continuano sotto il pavimento. Degli sfiatatoi ventilavano il lungo androne. Uno di questi, più grande, fu chiuso in basso con una volta e convertito in un pozzo per farne un carcere in cui i miseri detenuti venivano calati dall'alto! Altre prigioni tragicamente minacciose s'incontrano lungo la salita.

Dove la rampa elicoidale finisce, ne comincia una diametrale. Questa conduce prima alla cella nel centro, dove erano le urne di Adriano e di Sabina, profanate forse da Alarico nel 409. Anch'essa era riccamente decorata di marmi e mosaici ora spariti.

L'ambiente è di una vastità tale che si ha pena a persuadersi d'esser sempre dentro la stessa torre. La mente ricorre al ventre dei grandi bastimenti, inesauribile di nascondigli, di corridoi, di stanze. Ma qui si tratta di sale immense, non divise da sottili lamiere, bensì da muri di travertino che hanno in qualche punto cinque, sei, perfino otto metri di spessore.

La gran cella sepolcrale di Adriano si attraversa sopra una specie di viadotto, interrotto a scopo di difesa da tagliate coperte di ponti levatoi. Vi sono anche cannoniere ed altre opere guerresche.

Più avanti la rampa, non più romana, ma di Paolo III, aperta dal Sangallo il Giovane, continua cordonata. Sulla sinistra vi è una prigione dove fu chiuso il Cagliostro: porte ed inferriate insensibili che neanche l'arte del prestigiatore seppe dischiudere nè per forza nè per astuzia. Infine sbocca nel Cortile d'onore, posto a grande altezza, tutto chiuso da alte mura, curiosissimo e che dopo il lungo percorso nelle oscure viscere del torrione dà colla sua luce un senso di liberazione.

Nel fondo del cortile vi è una cappella medicea, di cui la facciata marmorea, ben visibile in

Puteale nel cortile Borgia.

Camino di Urbano VIII.

una delle incisioni che adornano questo articolo, fu disegnata dal Buonarroti. In un fianco vi è l'Angelo del Della Porta, che dal 1530 fino al 1752 rimase sul torrione e fu poi calato da Benedetto XIV e posto in mezzo a dei cumuli di palle di marmo, di travertino e di granito, alcune piccole, altre perfino di 45 centimetri di diametro, allineate come pronte ad imboccare del Castello: stemmi, iscrizioni, avanzi diversi di decorazioni, piastrelle di maiolica antichissime dei pavimenti, cippi, trofei, stucchi, un grande camino, disegni e fotografie riguardanti la storia del Castello, un modello in legno dell'Angelo, vigorosamente scolpito per Clemente IX dal Bernini, qualche quadro.

La topografia degli appartamenti papali di-

La magnifica varietà di Castel S. Angelo: Danza nei fregi di un salone — Le Oleare.

i mortai ed i cannoni. Pensate che la maggior parte di esse sono marmo delle statue greche e delle decorazioni del Mausoleo!

Una parte del museo dell'ingegneria militare italiana è stata collocata quì, non so con quanta opportunità, in alcune sale dell'appartamento dei papi, per fortuna quasi tutte senza decorazioni artistiche. Bene in sede invece è nelle sale di un altro fianco del cortile, una raccolta di documenti epigrafici ed araldici della storia

venta, a partire di quì, complicata e mi sarebbe difficile di spiegarla senza il sussidio di una pianta. La meraviglia del visitatore cresce di continuo per la varietà e l'importanza delle cose che esso vi trova, passando da una sala all'altra. Quella dell'Apollo ha le volte decorate con affreschi di scuola raffaellesca, un camino grandioso in marmo e decorazioni farnesiane alle pareti. Ma che ci sta a fare quel plastico militare, che si vede anche nella fotografia che pubblica la

nostra Rivista? Nel pavimento — quasi a contrasto della gioconda destinazione data alla sala dai papi — si apre una canna verticale, che è uno sfiatatoio della grande galleria romana, e, cosa terribile, una botola, che forse sostituì un trabocchetto, la quale corrisponde in basso ad una soffocata, orrenda prigione medioevale.

Una cappella, molto danneggiata, mostra ancora bei saggi della decorazione antica, ed è destinata a raccogliere quanto di sacro si troverà in progresso di tempo. Intanto vi è già un bellissimo altorilievo di marmo (una Madonna) attribuito a Raffaello da Montelupo.

Due altre belle camere affrescate mettono al Cortile di Leone X e poi al bagno di Clemente VII, tutto dipinto da Giulio Romano, e di cui mi astengo dal parlare avendolo disegnato in queste pagine. Chiuso com'è entro grandi pareti, esso mantiene, anche nel più caldo dell'estate, una deliziosa freschezza.

Proseguendo ancora si arriva al Cortile dell'Olio. Anche quì in alcune camerette laterali vi è una parte del museo militare, ma ciò che interessa ben più sono le *oliare*, o magazzini da olio, costrutte da Alessandro VI Borgia, alle quali si scende per una scaletta. In due grandi ambienti sono contenuti 84 orci da olio murati in banchi di mattoni, capaci ciascuno di 260 litri, cioè complessivamente di 22 000 litri, destinati tanto all'uso dei soldati, quanto alla difesa del Castello, potendo rovesciare quest'olio bollente sugli assedianti che dessero la scalata. Presso le oliare sonvi cinque *silos*, pure borgiani, per 3700 quintali di grano, successivamente riempiti di terra fin quasi presso le volte, in modo da convertirli in basse, disagiate pri-

La magnifica varietà di Castel S. Angelo: Le casse del tesoro — Veduta dalla galleria di contorno.

gioni, simili ai Forni, che la crudeltà di Barnabò Visconti, aveva inventato a Monza. Qualcuno è conservato così, qualche altro fu vuotato per ricostituirne la struttura originale, e in tale circostanza si scoprirono anche le sapienti opere romane per convogliare al Tevere le acque del tumulo funerario sovrastante alla Mole Adriana.

Dallo stesso Cortile dell'Olio, una porticina con una piccola scaletta, mette nelle orrende prigioni chiamate storiche, per i personaggi che vi attesero la morte, tra mille patimenti.

Quante tragedie nelle tristi mude! Ancor oggi esse appaiono terribili, non meno dei Pozzi di Venezia, qualcuna anzi ancor più, come quella ove penò, nella sua vigilia di morte, Giordano Bruno. In un'altra fu chiusa Beatrice Cenci, in un'altra il Cavaradossi, in una quarta Benvenuto Cellini, ed in questa, oltre il Cristo schizzato a carbone dall'allegro cesellatore fiorentino, si vede il posto di quei gradini da cui esso, secondo racconta, ruzzolò nella cella.

Il Borgatti poi dice che la fuga dell'ingegnoso artista si può ricostruire così: « ..strappata dai cardini la porta che era sulla sommità della scaletta, andò nella latrina che sporgeva dal maschio a guisa di balcone, e di là si calò abbasso colle lenzuola ridotte a fune ». Un bel ginnasta, in verità, poichè l'altezza è vertiginosa, e rimane a chiedersi quante lenzuola dessero al Cellini, in quel duro carcere, in cui parrebbe non potesse averne troppe. Sotto ciascuna prigione vi sono dei piccoli ossari, forse tombe degli stessi condannati, dalla morte condotti a liberazione.

Nella spianata del cortile vi è altresì un bellissimo puteale, raffigurato da una delle nostre incisioni: la tavola marmorea anteriore fu tutta scalpellata da soldati per passatempo, distruggendone le sculture. Per fortuna le laterali erano murate e ben difese.

Abbiamo finito? No, non ancora.

Cortile dell'Angelo o delle Palle.

Sala dell'Apollo.

Dalla loggia di Giulio II (ah, la meravigliosa vista sulla città!) si passa, per un vestiboletto del Sangallo, alla parte certo più magnifica e conservata dell'appartamento papale. Vi è una Sala del Consiglio, o Sala Paolina, veramente stupenda. Pierin del Vaga ne diresse la decorazione sontuosa, ancora perfettamente sopravissuta. Porte, finestre, pareti, volte, pavimenti, sono una dovizia di bellezze indescrivibili. La camera del Perseo, quella di Amore e Psiche, quella dell'Adrianeo, altre ancora, strappano gridi di ammirazione. Bisogna arrestarsi a lungo per godere l'insieme ed analizzare i dettagli di queste decorazioni cinquecentesche piene di grazia, benchè scarse di pensieri profondi, poichè riproducono per la maggior parte leggende mitologiche e fregi stupendi, ma, come era l'uso dei tempi, senza sapienza di significato attuale. Anche quì sono frammischiate camere destinate a raccolte certamente interessanti, ma che stuonano troppo coll'ambiente: una contiene busti e ritratti di ufficiali del Genio coi loro cimeli personali, altre materiale di telegrafia e telefonia!

Una quantità di altre cose notevoli si osservano in questa parte più elevata del Castello. Così la loggia di Paolo III, del Sangallo, che domina i Prati di Castello con un gran panorama, la Galleria di Pio IV, armata un tempo d'artiglierie e sulla quale si aprono le prigioni politiche (anche in queste vi è un gruppo del museo storico del Genio). Poi si passa alla camera rotonda ove era il tesoro pontificio cogli scrigni per racchiuderlo, raffigurati in questa Rivista. Il tesoro fu cominciato da Sisto V. Vi furono raccolti triregni, scettri, reliquie preziose, sacchi di monete d'oro e d'argento. Altre camere servirono di prigioni politiche pontificie, ed in queste pure vi è l'intrusione di una raccolta relativa alla storia della telegrafia ottica e del materiale dei pontieri.

Ci rimane ora da salire un'angusta scaletta,

dagli alti gradini che fanno ansimare. E' una scaletta antoniniana, come la muratura che sale fin sotto i piedi dell'Angelo. Siamo ormai nella sommità romana e anche attuale del Mausoleo: pochi passi ancora, ed eccoci sulla grande spianata sotto l'Angelo, con Roma davanti.

***

Roma si abbraccia quasi tutta anche da altri punti di vista che hanno un carattere speciale, secondo quello dei molteplici suoi aspetti che è più in vista da ciascuno: dai giardini del Gianicolo, come dalla terrazza del Pincio, dalla balaustra sotto la Palla del San Pietro in Vaticano, come dal San Pietro in Montorio, come da altri numerosi monumenti. Ma certo da pochi siti la vista è così sintetica come da Castel S. Angelo.

La spianata del Castello è ad al-

Stanza da bagno di Clemente VII.

Ritratto di P. Farinaccio, difensore di Beatrice Cenci, nel vano di una finta porta.

tezza bastevole perchè l'occhio possa arrivare lontano: l'isolamento della costruzione è completo; la posizione sua favorevolissima. Il Tevere scorre maestoso sotto i ponti monumentali, fino alla svolta dell'isola Tiberina: la città si stende intorno per gran tratto in ogni senso. Le cime nevose lontanissime del Velino e di Monte Gennaro biancheggiano nella bruma, dietro la corona dei colli verdi da Monte Mario a Monte Cavo, che racchiude, come mare ondeggiante una nave, la chiara e vasta distesa dell'« Urbe ». Torri e cupole numerosissime, le svelte e pure cupole romane, emergono da ogni parte sopra le case ed i palazzi. Il grande San Pietro, l'immenso Vaticano nella cornice scura dei suoi giardini, chiudono tutto un sesto dell'orizzonte. A che porre qui dei nomi a palazzi ed a monumenti che si elevano da colline che si chiamano piuttosto Montecitorio che Campidoglio, Celio od Aventino o Gianicolo, o Viminale o Pincio? Sono monumenti sacri al nostro rispetto, nomi che hanno corso vittoriosi il mondo sulle armi delle legioni o sull'ali dell'arte e rimasero per virtù di forza o di civiltà.

Ma non tutto è vecchio qui. Una massa bianca che ha la grandezza delle più grandi cose romane sorge a poche centinaia di metri: è la mole del Palazzo di Giustizia; e accanto al Campidoglio, un'altra mole, che si avvia lentamente al fastigio, sorge sopra ogni altezza intorno: è l'altare che la patria alza a chi le ha dato l'unità; e all'orizzonte, verso mezzodì, una bronzea effigie equestre, guata dal bosco gianicolense severa, avvolta nel poncio, sotto il berretto leggendario.

Sale dall'alveare umano un ronzio solenne di vita. Si agita laggiù, quasi nel mistero, il lavorio di un grande organismo. Nella luce e nelle ombre che il sole proietta pulsa un invisibile formicolio di forze.

Scetticismo, disgusto, dubbi che tormentano le nostre speranze, tacciono quassù. Dinanzi allo spettacolo grandioso della Capitale nella sua gloriosa e fresca bellezza, l'animo si rinfranca, rivive la fede nei destini della nostra Italia.

L. V. BERTARELLI.

Anno VI Edizione 1909

DEL CICLISMO E DEI TRASPORTI MODERNI

Volume di mille pagine con molte illustrazioni e CARTA DELLE STRADE PROIBITE ALLE AUTOMOBILI nella Savoia, Svizzera e nel Tirolo.

Contiene: Notizie intorno ai servizi del T. C. I. — Cenni tecnici, sportivi, statistici. — Norme di circolazione, doganae di trasporto per tutti gli Stati. — Elenchi e indirizzi di Associazioni e personalità sportive, possessori di automobili, e di imbarcazioni, costruttori e commercianti. — Elenco alfabetico delle località italiane ed estere delle quali si forniscono informazioni di alberghi, garages, depositari di benzina, meccanici, raccomandati dal T. C. I.

PREZZO SPECIALE PEI SOCI:

Alla Sede L. 3,— Nel Regno L. 3,20 All'estero L. 3,60

CARTA AUTOMOBILISTICA

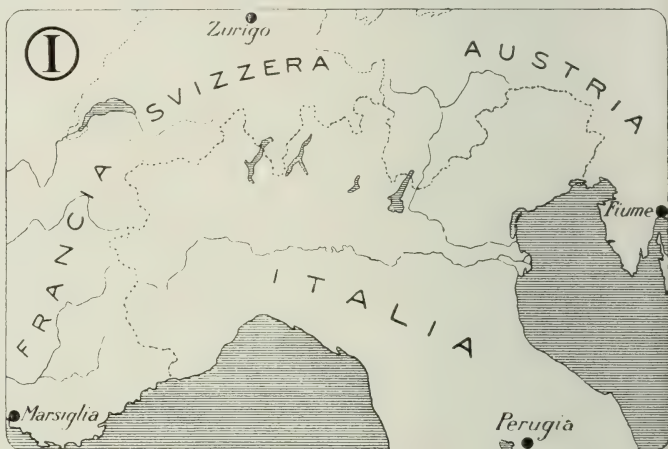
EDIZIONE DEL T. C. I.

dell' Italia Settentrionale e Regioni limitrofe.

Scala 650.000, 4 colori. Misura del foglio m. 1.14×0.75 legata in forma tascabile a stacchi con copertina artistica.

Il foglio contiene tutte le strade di grande comunicazione e quelle turistiche di interesse speciale. — Ad ogni foglio è unito un fascicolo contenente 78 piante di città cogli itinerari più comodi per la traversata interna ed esterna.

PREZZO SPECIALE PEI SOCI:

Alla Sede L. 3,— Nel Regno L. 3,25
All'Estero L. 3,75

(Limite e contenuto del Foglio 1).

CRONOMETRO-TOURING

Due pietre — Marcia 30 ore — Carica ogni 24 ore

GARANZIA UN ANNO

GRATIS

AI SOCI DEL TOURING CLUB ITALIANO

Il dono verrà spedito ai primi mille soci del T. C. I. che entro il 1909 presenteranno *in una sol volta* tre nuove adesioni con l'acquisto in pari tempo, per ciascuna, del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia.

AVVERTENZE IMPORTANTISSIME. — Non si concederà il regalo se non dietro trasmissione in una sola volta, alla Sede del T. C. I. - Milano, delle tre schede stampate su modulo speciale inserito nella prima pagina di carta giallina seguente il testo e in quello del fascicolo di Aprile c. a., non separate e accompagnate dall'importo complessivo. (Copia del modulo viene spedito dietro semplice richiesta). — Il rilascio degli orologi avrà luogo a far tempo dal 1 Maggio all'atto della presentazione del modulo stesso.

Le tre schede non contano per le altre benemerenze.

Corse e Cavalli in Roma antica

Mi è sempre parsa cosa curiosa come l'umanità, pure attraverso vaste e profonde trasformazioni di pensiero e di costume, abbia conservato inalterati certi gusti o quasi istinti; ond'è che dopo tremila anni la gente s'affolla agli ippodromi di S. Siro, di Longchamps, di Epsom a cercarvi le stesse emozioni che già sotto Troia gli eroi omerici raccolti alle corse bandite da Achille per onorare i funerali di Patroclo. Non molto diversi, dopo tanti secoli, i discorsi, il gergo, le ansie, gli entusiasmi, le follie, così che uno *sportman* di Roma antica ed uno di Roma moderna s'intenderebbero facilmente, salvo che quello giurerebbe per Epona,

Fig. 1. — Pianta del Circo di Boville.

la dea dei cavalli, e questi bestemmierebbe nel nome di Cristo.

In Roma la memoria delle corse si confonde colle origini leggendarie della città, e da quando se ne giunge notizia esse hanno un carattere che ad un *jockey* de' tempi nostri deve parere strano assai; sono cioè una forma di culto: si fanno corse per onorare gli dei, per ringraziarli di una vittoria, per sciogliere un voto; e la tradizione non cessò anche quando la fede era assai scarsa e i nipoti di Numa avevano imparato a gustare le pagine di Lucrezio.

S'io volessi potrei dire le ragioni profonde e sottili che spiegano un tal fatto e ricercarle, sia nella concezione romana della divinità, sia in certe naturali tendenze che ancora operano nelle plebi nostre; ma sarebbe discorso lungo, e il fenomeno non cesserebbe di parer singolare. Chi mai infatti potrebbe immaginare un nostro spettacolo di corse, che, secondo il rito di Roma antica, s'aprisse con una processione sacra in cui si portasse la statua della Madonna e dei Santi? Eppure così avveniva nel Circo di Roma, e non vi fu mai anticlericale che protestasse.

Un'altra sensibile differenza fra il passato e il presente è questa, che greci e romani correvano coi carri e non con cavalli montati da fantini, onde le corse offrivano, oltre che più largo campo all'abilità e alla valentia dei guidatori, a cui non bastava essere magri, anche una maggiore varietà d'incidenti e di emozioni che non offrono le corse moderne, a chi almeno non è iniziato ai profondi misteri di Epona.

Semplici anche nel divertirsi, non ebbero i romani per lungo tempo edifici comodi e sontuosi per gli spettacoli circensi; noi possiam bene immaginarli ritti o seduti sui pendii erbosi o su banchi di legno entro steccati di legno; ma più tardi ebbero costruzioni degne dei signori del mondo e di gente che non aveva nient'altro da fare che divertirsi.

Quali fossero le parti e la disposizione di un circo romano è facile vedere dalla pianta del circo di Boville — piccola città ai piedi dei monti albani — riprodotta dalla figura 1.

La linea elittica delle gradinate racchiude la

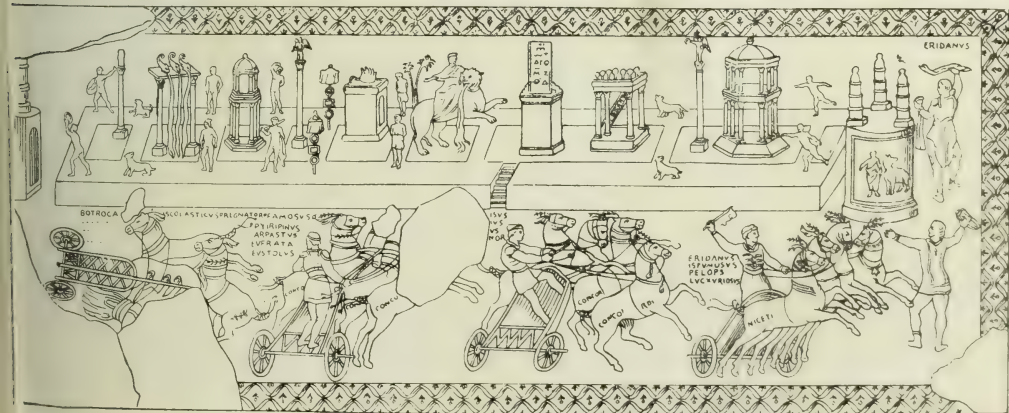



Fig. 2. — Decorazione della *Spina*, mosaico di Barcellona.

pista, divisa nel mezzo da un rialzo detto *spina*, all'estremità di questo le due mete (*metae*), non punto d'arrivo, come oggi dice la parola, ma punto di svolta; tronca e chiude l'elissi la linea degli stalli (*carceres*) per i carri, linea leggermente curva e obliqua, perchè la distanza da percorrere fosse eguale tanto pei carri estremi che per quelli di mezzo; qui s'apriva anche la porta d'entrata; di fronte, alla estremità opposta, quella detta trionfale.

Uscendo dai *carceres*, i carri dovevano girare intorno alla spina sette volte; vinceva quello che prima arrivava alla linea bianca segnata in terra colla calce e detta perciò *calx:* una parola che vive ancora e ci porta un'eco degli antichi tempi, benchè siasi rintanata nel gergo burocratico che usa dire *in calce* per dir *sotto, in fine*. Quanti ricordi del passato si sono a dir così fossilizzati nella parola!

Fig. 3. — Il Circo Massimo. — Ricostituzione ideale del Canina.

La spina, come appare dai due musaici riprodotti nella figura 2, era variamente decorata di statue, altari, tempietti, obelischi, ed ivi son ben distinti anche due particolari curiosi che meritano speciale menzione: i delfini versanti acqua dalla bocca e quelle palle in forma d'uova collocate su di una specie di tavola sostenuta da quattro colonne. I delfini pare ricordassero Nettuno Equestre a cui furono in origine sacri i ludi circensi, le uova Castore e Polluce, i divini gemelli nati dall'uovo di Leda, cavalieri e protettori di lotte equestri. Di quelle uova ogni giro se ne toglieva uno perchè fra i molti incidenti delle corse gli spettatori avessero un'indicazione visibile e precisa de' giri compiuti: nel mosaico di Lione si vede appunto uno figurato nell'atto di asportare un uovo a giro compiuto.

I carri — come si vede nelle figure — erano a due ruote, bassi, leggeri, e i cavalli attaccati ai carri potevano essere due (*biga*) o tre (*triga*) o quattro (*quadriga*), o più; ma, di solito, si correva con quadrighe, e de' quattro cavalli solo i due di mezzo erano aggiogati; mentre i due laterali, detti *funali*, erano sciolti; e al cavallo di sinistra spettava l'azione più pericolosa e più gloriosa, perchè il carro girando a sinistra intorno alla meta doveva rasentarla senza urtarvi, e guai se il cavallo adombrasse! sarebbe stato un disastro: perciò da quel lato si metteva il più forte campione che divideva coll'auriga il vanto della vittoria.

Ben potevano, allo svoltar delle mete, sonare

Fig. 4. — Palatino od area del Circo Massimo. — (Da una stampa antica).

ancora utili all'orecchio d'un auriga romano gli avvertimenti che il poeta omerico, forse dieci secoli prima, metteva in bocca a Nestore per il figlio Antiloco che si preparava alla gara di corsa dei carri; quei versi hanno l'evidenza di un quadro:

Tu fa di rasentarla e vi sospingi
Vicin vicino il cocchio e i corridori,
Alcun poco piegando alla sinistra
La persona e flagella e incalza e sgrida
Il cavallo alla dritta e gli abbandona
Tutta la briglia e fa che l'altro intanto
Rada la meta sì che paia il mozzo
Della ruota volubile toccarla;
Ma vedi, ve', che non la tocchi; infranto
N'andrebbe il carro, offesi i corridori
E tu deriso e di disnor coperto.

Fig. 5. — Aurighi romani e cavallo.

Di circhi Roma ne ebbe parecchi, come il Flaminio, il Neroniano, quel di Massenzio del quale ancora avanzano grandiose ruine; ma il più antico e quello che tutti superava per vastità e magnificenza e pareva compendiare la storia e la grandezza di Roma fu il Circo Massimo. Sorgeva esso nel piano che si stende fra l'Aventino e il Palatino per una lunghezza più che di 600 metri: fondato, secondo la tradizione, dai Tarquini, era venuto crescendo con Roma; distrutto o danneggiato più volte dal fuoco era risorto sempre più bello e più vasto, fino a contenere — dicono le notizie del tempo e confermano i calcoli moderni — 350 000 spettatori. Appena arriva l'immaginazione a concepir lo spettacolo di quel circo nell'apogeo dell' impero: aiuti l' immaginazione la ricostruzione ideale fatta dal Canina e riprodotta nella figura 3.

Fig. 6. — Avanzi dell'antico Circo di Massenzio.

Oggi del Circo Massimo nemmeno i ruderi sono visibili! Chi dalle pensose ruine del Palatino contempla quel piano dove un giorno si stendeva il Circo Massimo, appena s'accorge dal pianeggiare del suolo della sua gloria di un giorno; la civiltà brutale ha poi piantato lì la mole informe del Gazometro quasi a disperdere ogni poesia di memorie. Solo restano visibili a ricordarlo i due obelischi di piazza del Popolo e di S. Giovanni Laterano innalzati quello da Augusto, questo da Costantino a superba decorazione della sua *spina;* a quel modo che in piazza S. Pietro il più gigantesco monolito parla di quel circo Neroniano che vide il primo strazio de' cristiani e sulle cui rovine sorse la basilica vaticana. Oh la nemesi della storia!

Gli eroi del circo erano aurighi e cavalli, e come gli eroi della patria, ebbero glorificazioni di cui del tutto non s'è spenta l'eco. Ecco la bella statua d'una auriga quale i nostri scheletrici fantini difficilmente potrebbero ispirare a un artista (fig. 7). La tunica succinta, il petto stretto e quasi fasciato da strisce di cuoio; ficcato in queste il coltello che doveva esser pronto alla mano per tagliare, nel caso di un disastro, briglie e tirelle; nella sinistra stringe il capo delle redini, nella destra ha il ramo di palma della vittoria; quella palma che poi si metterà nelle mani dei martiri, simbolo di vittoria in ben altre lotte, e rimasta

viva nella metafora e nella retorica del nostro linguaggio.

Ma il costume dell'auriga nell'esercizio delle sue funzioni meglio si vede nel musaico della figura 5. Ha le gambe coperte e difese, la tunica colle maniche fino al polso, in testa il particolare cappello caratteristico dell'auriga, come è oggi il berretto per il nostro fantino; tien colla destra la frusta, e colla sinistra il morso del cavallo partecipe della sua gloria.

Le tinte diverse dei due aurighi nella nostra figura riproducono i due diversi colori della tunica, perchè come oggi i fantini portano i varî colori delle scuderie, ebbe il circo romano quattro colori fissi a distinguer quattro diverse fazioni: il rosso, il bianco, l'azzurro, il verde; e ogni fazione ebbe la sua sede con scuderie, scuole, magazzini, e locali per una coorte numerosa di stallieri, maestri, artieri, medici: nè di quelle sedi è spenta ogni memoria in Roma, perchè la Chiesa di S. Lorenzo, già detta *in Prasina* ricorda che quell' epiteto che significa « verde » la *factio prasina* che ivi ebbe sua residenza.

Fig. 7. — L'auriga, statua romana. Museo vaticano. (*Fot. Alinari*).

E come un giorno il popolo romano aveva combattuto le battaglie politiche per il trionfo d'una legge o di un candidato, combatte nell'età imperiale non meno aspre battaglie a favore di questo o quel colore, con ire ed entusiasmi che giungevano alla follia e trascinavan tutte le classi, dalla matrona all'etéra, dal senatore allo scriba ed al servo, arrivando talvolta a risse e lotte sanguinose.

A tutte le arti lecite ed illecite si ricorreva allora — oggi non so — per ottenere l'agognata vittoria; perfino agli incantesimi. L'incantesimo contro un auriga avversario era presto fatto: si pigliava una laminetta di piombo, vi si scriveva una formola di maledizione colla quale si consacravano agli dei infernali lui e i cavalli suoi; si rotolava la laminetta e la si faceva scivolare in un sepolcro, luogo sacro agli dei di Averno, e l'avversario era servito. Di queste lamine imprecative parecchie son giunte a noi, ed ecco il testo che si legge in una di esse: *Scongiuro te, demone, chiunque sia, e do in balia tua da quest'ora, da questo giorno, da questo momento, perchè tormenti e mandi a ruina i cavalli delle fazioni verde e bianca e gli aurighi Claro, Felice, Primulo e Romano, nè lasci loro respiro...* Segue una formola di scongiuro magico poco intelligibile (1) e sul rovescio sono scritti i tre nomi *Nottivago, Tevere, Oceano*, verisimilmente tre nomi di cavalli.

Fig. 8. — Mosaico antico.

Non ridiamo: non meno della paura, anche il coraggio, talvolta, è fatto di niente onde potè qualche mano poderosa che stringeva le redini tremare alla visione paurosa di un'oscura minaccia, e altri nella fiducia d'un aiuto soprannaturale spingere più baldanzosamente i suoi cavalli a strappar la vittoria.

La vittoria era ben premiata: non solamente il nome del vincitore correva popolare sulle bocche di tutti, e sorgevano busti e statue di marmo e di bronzo dorato a perpetuare la gloria di chi ieri era servo o liberto spregiato, ma si largheggiava verso di lui in doni preziosi e somme di denaro che lo facevano ricco a milioni.

Qual meraviglia quindi se mentre abbiamo perduto ogni memoria di tanti egregi fatti e caddero nell'oblio secoli di storia, leggiamo ancora incisi nel marmo i fasti de' guidatori di cocchi del circo romano? C'è fra l'altre l'iscrizione che un Gutta Calpurniano fece scrivere vivente sul suo monumento sepolcrale di via Flaminia: egli vi enumera le sue vittorie che furono 1127, e specifica quante ne ottenne nel partito rosso, quante nel verde, nel bianco, nell'azzurro, e con quali cavalli — di sinistra s'intende — di cui ricorda il nome, la nazionalità, il colore; così: *Vinsi negli azzurri* 82 *volte col cavallo Geminatore, nero, africano;* 105 *volte con Silvano, baio, africano;* 52 *volte con Nitido, grigio, africano...* E nota anche i premi conquistati: *vinsi una volta il premio di* 50 000 *sesterzi; nove volte quello di* 40 000; *diciassette volte quello di* 30000. A ragione Giovenale diceva che il guadagno d'un auriga valeva quello di cento avvocati... — d'allora, s'intende.

Come si vede, anche i cavalli avevano la loro parte di gloria, e come oggi hanno l'onore di essere fotografati e diffusi sui giornali illustrati, erano allora tramandati ai po-

(1) La do qui nel testo, se mai qualche moderno *jockey* volesse provarla contro un avversario: *adiuro te per eum qui te resolvet temporibus demon pelasgicum aerium, iao iasdao oorio...*

steri nel marmo e nel mosaico. Nel mosaico di Barcellona qui riprodotto i nomi dei quattro cavalli sono scritti presso ogni quadriga quasi per offrire alle scuderie moderne qualche nome di buon augurio (1), e accanto all'immagine pur

Fig. 9. — Tavola incisa d'iscrizioni ippiche.

riprodotta in musaico di un *Polidoxus*, « il molto glorioso », il padrone scrisse parole così traboccanti d'affetto che si direbbero rivolte a un figliuolo: *Vincas, non vincas, amamus te, Folidoxe*: « vinca o non vinca (alle corse) noi ti vogliam bene, Polidosso » (fig. 8).

Caligola era un pazzo e le sue azioni non possono esser prese a misura delle condizioni sociali, ma quando fece console il suo cavallo *Incitatus* e nei giorni precedenti alle corse disponeva intorno alla sua scuderia sentinelle, perchè non ne fosse turbata la quiete, portava ad una folle esagerazione un sentimento morboso che era diffuso in tutta la società.

* * *

Ed ora rechiamoci al Circo Massimo in un giorno di corse, in uno, dico, dei sessantaquattro giorni che il calendario dell'età imperiale notava doversi festeggiare con ludi circensi: aspettiamo che corra Diocle, l' invincibile, oppure Scorpo, l'auriga glorioso, il cui naso dorato, a dir di Marziale, si vedeva in ogni angolo di Roma, piena de' suoi busti.

E' necessario avviarci di buon mattino: ogni corsa (*missus*) deve compiere sette volte il giro della pista, ossia circa sette chilometri, e poichè le corse son ventiquattro, appena basterà il tempo dal mattino al tramonto. E poi se il Circo è immenso, la popolazione di Roma tocca e passa il milione e gli oziosi son la maggioranza e chi vuol trovare un buon posto deve affrettarsi. E' ancor notte quando dai più lontani quartieri quasi una fiumana di gente si versa verso la valle fra il Palatino e l'Aventino: le vie brulicano di una folla impaziente e rumorosa che turba i sonni di chi vorrebbe ancora dormire. Caligola una volta, seccato del rumore, mandò sulla folla una banda armata di randelli, che si precipitò sugli inermi, provocando un fuggi fuggi in cui perì qualche centinaio di persone; Elagabalo mandò dei serpenti; metodo spiccio contro gli schiamazzi notturni.

Entriamo nel Circo. Il Circo Massimo pieno di gente è tale spettacolo da sbalordire. Immaginate quelle gradinate occupate da 35 000 spettatori, illuminati dal bel sole di Roma, con un barbaglio di colori vivaci, un agitarsi irrequieto, un gridio che pare un muggito di mare, fra uno sfolgorio di marmi e di addobbi: c'è la corte imperiale, ci sono tutte le dame dell'aristocrazia nelle loro *toilettes* più splendide, magistrati, senatori, cavalieri; in alto si disegna in bruno la folla del popolino più pigiata e chiassosa.

Fig. 10. — Dittico consolare.

I carri hanno già occupato i loro stalli al posto designato dalla sorte con un procedi-

(1) Quanto al nome scritto sulla groppa dei cavalli pare sia quello del padrone.

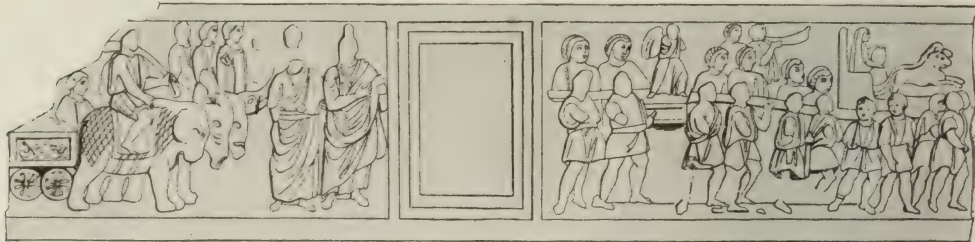
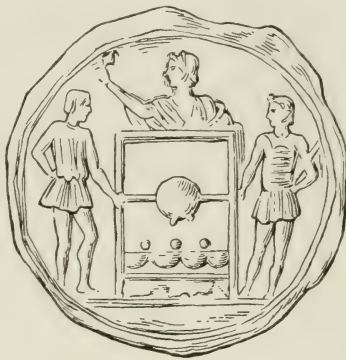



Fig. 11. — Corteo precedente le corse nel Circo.

mento tramandatoci da alcune antiche illustrazioni (fig. 2), e che s'indovina più che non si possa descrivere ne' suoi particolari. A un tratto la folla si fa più tranquilla e silenziosa; spunta dalla porta d'entrata la solenne e sacra processione che, come ebbi a dire, precedeva le corse: movendo dal Campidoglio, attraverso il Velabro è giunta al circo. Sfila un lungo corteo preceduto dal magistrato che presiede lo spettacolo, vestito de' suoi abiti più pomposi; passano sacerdoti e musicanti, statue di dei portate a spalla o sovra carri (fig. 11), statue di eroi, di imperatori morti e viventi che suscitano anche dimostrazioni politiche di *viva* e di *abbasso;* le sole concesse a quel popolo un giorno padrone de' destini del mondo.

Finalmente la processione, fatto il giro intorno alla *spina*, lascia libera la pista: il magistrato presidente sale nella sua tribuna e migliaia di cuori battono più frequenti, aspettando il segnale dello *starter;* lo *starter* è lo stesso magistrato presidente che invece d'abbassar una bandiera butterà dal suo palco un panno bianco detto *mappa*. E' questa una delle solenni funzioni rimaste ai consoli già guidatori d'eserciti alla conquista del mondo, e poichè i neo-consoli usavano dare entrando in ufficio uno spettacolo di corse al popolo, nell'atto di quella funzione amavano essere effigiati in quei dittici consolari d'avorio che quasi biglietti di partecipazione, distribuivano agli amici per comunicar la loro elezione alla suprema dignità (fig. 10).

La *mappa* è buttata e quattro carri, coi quattro colori delle fazioni, si sferrano come una tempesta, fra un nembo di polvere e l'urlio della folla. Balzano i carri leggeri nell'impeto della corsa, e sui carri, ritti, colle redini in pugno, le sferze alzate, gli aurighi eccitano colla voce i corridori raccogliendo l'augurio di *nica nica* (vinci, vinci) mandato dalla moltitudine che in piedi sulle gradinate grida protendendo le mani e col volto acceso nell'ansia dell'aspettazione. Cadono sossopra cavalli ed aurighi nell'urto con un carro avversario o contro le mete, s'adombrano e s'impennano i cavalli trascinando l'auriga impigliato nelle redini, finchè il vincitore, fra gridi di esultanza e d'imprecazione, tocca la linea bianca, ed esce dalla porta trionfale agitando la palma della vittoria.

* * *

Che importa se il fiotto barbarico minaccia i confini del Reno e del Danubio e l'impero n'è scosso? I barbari son lontani e a questa folla spensierata più preme sapere se vinceranno i verdi o gli azzurri, se correrà Scorpo e Diocle, e qual sia il nome dei nuovi cavalli arrivati ieri d'Africa e di Spagna. Ma un giorno verranno alle porte di Roma i Goti d'Alarico, e lo spavento farà deserte le gradinate e muta la pista; poi verranno i Vandali di Genserico a spogliare i circhi de' loro marmi e de' loro bronzi, poi scenderà l'opera lenta e fatale dei secoli a cancellarne fin le ruine.

ATTILIO DE-MARCHI.

Sulla Radiotelegrafia e Radiotelefonia.

Il principio di questo secolo sarà specialmente ricordato nella scienza, per gli sforzi ed i successi ottenuti per la conquista dell'aria. Mentre il problema dell'aviazione si risolve cercando nell'aria la libera via dei trasporti, le onde eteree ci offrono un altro prodigio, la trasmissione del pensiero attraverso lo spazio senza la guida di fili conduttori. L'aria si sostituisce alle strade ed ai fili, ed il legislatore che è chiamato a disciplinare i mezzi di trasporto e le vie di comunicazione, è costretto a dettare norme nuove per esigenze nuove. Ora è la volta del telegrafo e del telefono senza fili, perchè dopo le grandiose scoperte del Marconi e del prof. Majorana sul mare Tirreno, coronate da sicuri successi, era naturale sorgesse la necessità di disciplinare questa materia, come si fece per la telegrafia e telefonia, presentando al Parlamento un disegno di legge. Non si comprenderebbe infatti come lo Stato fosse il concessionario delle reti telegrafiche e telefoniche costituendone un monopolio, e consentisse la libertà dell'esercizio della radiotelegrafia e radiotelefonia dal momento che la trasmissione delle notizie viene considerata come un pubblico servizio. Il disegno di legge del Ministro delle Poste e Telegrafi, pur ricordando il concetto del monopolio, riconosce che questo è troppo restrittivo e sarebbe di danno al progresso di questo nuovo mezzo di comunicazione, perciò pure riservando allo Stato lo stabilimento e l'esercizio degli impianti radiotelegrafici e radiotelefonici, consente a qualsiasi persona o ente pubblico o privato di chiedere l'autorizzazione di stabilire ed esercitare impianti di tale natura a terra o sulle navi da diporto o di commercio, previa regolare concessione ponendo questi servizi alla dipendenza dei Ministeri delle Poste, della Guerra e della Marina.

Il progetto di legge, che è frutto degli studi di una commissione di scienziati, risponde al concetto di disciplinare l'uso delle trasmissioni a distanza di energia, senza fili conduttori, qualunque sia il sistema usato, attuale o futuro, per garantire gli interessi della difesa nazionale, provvedere alle relazioni internazionali stabilite o da stabilirsi e infine per favorire le iniziative private, tendenti a perfezionare questo nuovo strumento di civiltà, poichè già si vaticina che verrà giorno in cui cammineremo tutti col telefono in tasca!

I PROVERBI TOPICI

IV. — PROVERBI STORICI.

Fra i proverbi topici italiani, dei quali ho intrapresa in separati gruppi la rassegna, meritano una speciale trattazione anche quelli originati da un fatto storico relativo ad un luogo.

Se il fatto storico a cui il motto proverbiale si riferisce è di molta importanza, allora il motto è chiaro ad ogni persona anche di coltura non molto estesa. Così tutti sanno che *Passare il Rubicone*, espressione assai antica e trita, usitatissima anche nelle letterature straniere, significa: prendere una decisione irrevocabile, gettare audacemente una sfida; e tutti sanno altresì che questa espressione è originata dall'audacissima decisione presa, dopo qualche titubanza, da Giulio Cesare, di passare appunto il Rubicone. A' suoi tempi i limiti d'Italia giungevano soltanto alle frontiere della Gallia Cisalpina, e poichè quel fiumicello segnava, dalla parte dell'Adriatico, il confine dell'Italia settentrionale, il varcarlo con armi equivaleva a una dichiarazione di guerra. Si capisce pertanto la titubanza di Cesare prima di decidersi a passare con le sue legioni quel confine, a compiere, cioè, un atto che doveva farlo dichiarare dal Senato Romano nemico della patria, e del quale doveva scorgere le terribili conseguenze; tutti gli orrori della guerra civile che stava per scatenare e, se la fortuna delle armi gli fosse stata avversa, l'atroce sorte che lo attendeva alle scale Gemonie! Il famosissimo *alea jacta est!* il dado è gettato! da lui pronunciato compiendo il fatale passaggio, ha ispirato a Lucano, nel suo poema *Farsaglia*, una delle più belle pagine di tutta la poesia latina, e Svetonio e Plutarco ci hanno narrato nelle più minute particolarità quel fatto che tanta importanza doveva avere nella storia.

Rimini. — La Colonna di Cesare.

(*Fot. Alinari*)

Si capisce quindi altresì la grande « proverbialità » acquistata dal ricordo del famoso passaggio. E i letterati se ne sono valsi frequentemente in varî modi. Dante, al cui tempo l'espressione *Passare il Rubicone* era già diventata un luogo comune, non usò il verbo *passare*, ma *saltare:*

Quel che fe' poi ch'egli uscì di Ravenna
E saltò il Rubicon...

esprimendo con assai maggiore efficacia l'energia e la risolutezza d'animo di Cesare, che viene mostrato in quello spiccare il salto, quasi aquila che spicchi il volo.

Altri scrittori hanno usato la stessa proverbiale espressione non soltanto nel significato di prendere una risoluzione decisiva e senza ritirata, ma anche nel senso di superare un difficile passaggio; ed anzi i commentatori dei nostri classici hanno notato a questo proposito con quanta efficacia, anche parlando di cose comunissime, sogliono servirsi di allusioni a cose molto segnalate e famose. Il Sacchetti, per esempio, nella Novella 146, narra di due contadini che volendo rubare un porco si trovavano dinanzi alla grave difficoltà di un fosso che era impossibile fargli passare senza che facesse rumore. Allora, narra il Sacchetti, il più furbo « dice al compagno suo ch'era ben atante e grande » di scendere nel fosso e di formare un ponte con le robuste sue reni. Quello, infatti, così fece « e subito chinatosi ebbe fatto un ponte che vi sarebbe passato su un bue ». Poscia il « capomaestro » messo dall' altra parte del fosso il canestruzzo della biada pianamente spinse il porco da quella parte, e il porco bentosto « passò il Rubicone ».

Pare impossibile che un corso d'acqua, piccolissimo sì, ma il cui nome doveva diventare tanto grande nella storia e ricorrere così frequentemente negli scritti e nel linguaggio, sia poi stato, per così dire, perduto di vista! Il guaio è che l'identificazione dello storico fiumicello doveva altresì diventare oggetto di interminabili controversie fra i dotti, e far scorrere quindi maggior quantità d'inchiostro di quant'acqua corse mai tra le brevi sue sponde! L'opinione più comune è quella che ravvisa l'antico Rubicone nel *Marecchia* che scorre a Rimini, e in questa città la leggenda mostra persino la pietra dalla quale Cesare avrebbe arringato i suoi soldati prima di condurli contro Roma! Ma vi fu anche chi, senza tener conto della testimonianza di Lucano, il quale dice esplicitamente che il Rubicone era un meschinissimo torrentello, povero d'acque, e che anzi non ne aveva se non quando glie ne apportavano le pioggie invernali, scribacchiò molta carta per dimostrare che bisogna ravvisare lo storico fiume nel Savio che passa a Cesena, e ciò appunto perchè avendo esso una corrente assai più considerevole di quelle del Marecchia e di ogni altro corso d'acqua della regione, era assai meglio adatto a servire da frontiera.

Non vi è insomma fiume, torrente o rigagnolo della Romagna sboccante nell'Adriatico, che non abbia aspirato all'onore di essere stato il Rubicone! Per troncare ogni polemica Benedetto XIV nel 1756, con apposita bolla pontificia, sentenziò che Rubicone era stato e doveva essere il torrentello *Luso* o *Lusa*, che scorre tra Rimini e Cesena, e ordinò che Rubicone venisse officialmente e con grande pompa ribattezzato. Ma il dogma della infallibilità non era conosciuto ancora a quel tempo, e così al torrentello, con tutta la sua bolla, rimase il nome di *Luso* o *Lusa* che sia! Ora lo chiamano il... Pisciatello! Povero Rubicone!

Panorama di Pisa. (*Fot. Alinari*).

***

Un altro modo di dire proverbiale usitatissimo, e di origine storica anch'esso, è il *Soccorso di Pisa*, ma all'opposto del precedente, quanto alla sua origine, sono sicuro che ben pochi de' miei lettori saprebber dire a quale fatto storico si riferisca, e ritengo anzi che nessuno lo potrebbe dire con certezza.

A furia di cercare io ne ho trovati due l'uno dall'altro ben differenti, riportati come fonti del detto proverbio, ma con grande sorpresa ho constatato in pari tempo che tanto l'uno come l'altro sono rimasti ignorati a tutti i paremiologi, e non son pochi, i cui trattati ho compulsato. In generale, tutti questi più o meno illustri commentatori di proverbi spiegano bensì che quel modo di dire proverbialissimo si riferisce ad un soccorso militare portato troppo tardi dai pisani a qualche loro alleato. Ma quando ciò avvenne, e in quali circostanze? Nessuno ne dice nulla. Dicono anche che il proverbio è popolarissimo in Toscana, dove suole aggiungersi per dargli maggiore efficacia: « Il soccorso di Pisa... che giunse tre giorni dopo il bisogno ». Qualcuno accenna anche ad un assedio a cui quel soccorso si riferirebbe. Ma quale assedio? Persino il Pauli, nell'abbondante sua opera: *Modi di dire toscani ricercati nella loro origine* (Venezia, 1740), se la cava semplicemente così: « Il soccorso di Pisa, dicono i lucchesi » e spiega poscia anche lui che così dicono per significare un aiuto venuto tardi e in tempo che non giova più. Questo proverbio dunque non è affatto, neppure da questo autore, « ricercato nella sua origine ». Il Minucci poi, nelle sue note al Malmantile (canto VIII) spiega: « Il soccorso de' pisani, che giunse cioè dopo la perdita della loro città ». Della loro città? Si tratterebbe allora di un soccorso portato troppo tardi non dai pisani, ma ai pisani!

Per vedere dunque di raccapezzare in proposito qualche cosa ho dovuto abbandonare gli illustratori dei proverbi e delle loro origini, e ho cercato per altre vie la spiegazione di questo proverbio arcitrito che minacciava di diventarmi enigmatico addirittura. E cercando ho finito col trovare le due seguenti spiegazioni che è impossibile accordare fra di loro, e che quindi, senz'altro, semplicissimamente riporto, lasciando che fra le due scelga il lettore quella che gli piace di più.

Negli *Annali d'Italia* del Muratori, sotto l'anno 1508, si legge: « Massimiliano re de' romani si era messo in pensiero di calare in Italia, non tanto per prendere, secondo il rito de' suoi predecessori, la corona e il titolo imperiale in Roma, quanto per ristabilire i diritti dell'impero germanico in queste provincie, e recare a Pisa, continuamente infestata da' fiorentini, quel soccorso che, tante volte promesso e non mai eseguito, fece poi nascere il proverbio del *Soccorso di Pisa* ».

Il Serra poi nella sua *Storia dell'antica Li-*

guria e di Genova (lib. III, cap. 3) fa risalire questo proverbio alla prima crociata alla quale, egli dice, si vide arrivare l'esercito dei pisani, comandato dal loro arcivescovo Daiberto, dopo la battaglia di Ascalona e dopo che Gerusalemme già era stata presa dai cristiani. « Le beffe, aggiunge il citato storico, non lasciarono di mordere la sua tarda venuta e fu preso a chiamare ogni soccorso tardivo: *il soccorso di Pisa* ».

Questa espressione dunque, tanto può significare un soccorso che non giunge mai, quanto un soccorso che giunge inutile, perchè troppo tardi.

A proposito di Pisa ricorderò ancora un altro proverbio che riguarda questa città e che ebbe molto corso in Italia nel tredicesimo secolo. Diceva quel proverbio: *Chi vuol vedere Pisa vada a Genova*, e si riferiva alla terribile disfatta della Meloria, subìta dai pisani nella loro guerra contro Genova, il 6 agosto del 1283, dalla quale disfatta la loro potente repubblica non si riebbe mai più. Migliaia di morti avevano lasciato i pisani in quella battaglia fratricida, e i diecimila cittadini di Pisa condotti prigionieri a Genova, e colà rimasti molti anni, diedero origine al motto doloroso.

Il Castello di Montelupo. (*Fot. Alinari*).

***

Del resto la storia sanguinosa delle guerre fratricide italiane, durate tanti secoli, si può dire riassunta da un'altra espressione proverbiale ancora in uso, ma che adesso si adopera solamente quale modo di dire scherzoso, mentre la sua origine risale invece a orribilissima tragedia. *Sapevamcelo !... disson quei di Capraia*, o *Sapevamcelo !* senz' altro, si usa infatti tuttora esclamare per riprendere scherzosamente chi spaccia cose risapute, ovvero quando avvengono cose che sarebbe stato ben facile prevedere. Così è spiegato questo motto dai dizionari, come ad esempio in quello del Tommaseo, dove è definito: « Celia proverbiale a chi ridice cose già note, segnatamente se lo faccia con aria di burbanza ».

Anche di questa « celia proverbiale » nessun lessicografo e nessun paremiologo ricorda la origine, che pure ha, come vedremo, importanza storica grandissima. Solo una trentina d'anni fa fu messa assai bene in chiaro da Isidoro Dal Lungo, in un suo articolo nella *Nuova Antologia* del 1875 (vol. 28, pag. 1022), intitolato: *Origine storica di un motto fiorentino;* e non si sa davvero se leggendo lo scritto dell'illustre uomo ci faccia maggior impressione la tristezza degli avvenimenti da lui ricordati, o il vedere quel motto, originato da un'immensa tragedia, rimasto poi semplicemente, com'egli scrive, « una fiorentineria da sollazzarsene il Davanzati ne' suoi postumi risentimenti col Muzio! »

Ecco in breve ciò che distesamente narra il Dal Lungo, con ricca scorta di citazioni erudite che tolgono al suo racconto ogni parvenza di romanzo.

Al tempo della prima cacciata dei Guelfi da Firenze, nell'anno 1249, i principali fra essi eransi rifugiati nel vicino castello di Capraia, fortissimo arnese di guerra, e di là seguitavano a molestare la città. Per metter fine alle loro scorrerie, i fiorentini e l'imperatore Federico II, accorso ad aiutarli, misero l'assedio a Capraia dove i guelfi avrebbero resistito chi sa quanto se non fossero stati ridotti a un'estrema penuria di vettovaglie. Questa circostanza però erano riusciti a tenerla nascosta, e perciò nelle trattative della resa, iniziate dagli stessi avversari, stavano per ottenere buoni patti, quando uno dei loro, il quale nutriva segretamente ferocissimo odio contro alcuni capi del proprio partito, corse fuori dalla fortezza gridando agli assedianti, come narra Scipione Ammirato: « guardassero bene a quel che facevano perchè la terra non era per potersi tenere più un giorno ».

Questa cosa naturalmente fece sì che il nemico troncasse subito le trattative di pace e i miseri rinchiusi in Capraia, dopo altra breve resistenza, dovettero arrendersi a discrezione, ottenendo soltanto di potersi dare nelle mani dell' imperatore svevo, del quale meno assai che dei proprî concittadini essi temevano. Erano in massima parte cavalieri e cittadini di grande valore, e Federico, disposto a salvar loro la vita, li trasse seco prigionieri nel suo reame di Puglia; ma ivi, cedendo finalmente alle incessanti istanze dei Ghibellini, cominciò col far trarre a quei miseri gli occhi, poi non essendo ancora paghi i loro nemici di tanta atrocità, li fece tutti crudelmente annegare, ad eccezione di Rinieri Buondelmonti che grandemente egli ammirava come savio e magnanimo cavaliere. « Con che animo crediam noi, scrive Isidoro Dal Lungo, se ripensiamo a quei tristi tempi, aver dovuto i valorosi difensori di Capraia porsi nelle mani dei loro efferati nemici?

E quando laggiù nel reame dell'odiato svevo, lontani dalla patria diletta la quale mandava ambasciatori a chiedere la loro morte, si sentirono intimato quel crudelissimo supplizio, a quanti non sarà uscito di bocca con pianto di disperato dolore cotesto fiorentinesco *Sapevamcelo* che doveva poi diventare motto da commedie e da scaramucce di letterati! »

Il Buondelmonti che aveva salvata la vita, ma non gli occhi, si ritirò nel convento che era allora nell'isola di Montecristo, e a chi lo compassionava delle sue sventure ripeteva sempre: *Sapevamcelo*, e cioè, avremmo dovuto ben saperlo che meglio sarebbe stato aver dato fuoco al castello, e perire tutti combattendo o sepolti sotto le sue ruine!

Nè l'orrenda tragedia era finita, perchè, di lì a non molto, col trionfo della parte Guelfa

a Firenze avvennero le più feroci rappresaglie; e quando trent'anni dopo la resa di Capraia il cardinal Latino, inviato dal Pontefice, costrinse i due partiti a far pace, una sola famiglia resistette a tutte le preghiere e a tutte le minaccie, quella del Buondelmonti che ancora viveva cieco a Montecristo. I suoi figli e i suoi nipoti preferirono il bando e la scomunica; e un giovine Buondelmonti al quale il pio ed energico cardinale era riuscito a far sposare una Neri, rimandò la sposa ai parenti la sera stessa delle nozze, dichiarando che non si sentiva l'animo di generar traditori. La giovinetta sposa, malgrado ciò, volle a lui rimaner fedele tutta la vita perchè aveva in lui ravvisato «il più cortese e leale cavaliere di tutta la provincia d'Italia!»

Il castello di Capraia ha unito il suo nome anche ad altro motto toscano che non è un semplice modo di dire proverbiale ma un vero proverbio, e con la rima per giunta:

Da Montelupo si vede Capraia
Iddio fa le persone, e poi l'appaia,

a spiegare il quale basteranno le poche linee seguenti della *Storia della Repubblica di Firenze*, di Gino Capponi: «Capraia, dov'erano conti della famiglia degli Alberti, ai fiorentini pareva esser un pruno negli occhi; e poichè prenderlo non potevano, gli edificarono all'incontro un altro castello che a scherno del nome di *Capraia* appellarono *Montelupo*».

Per tener d'occhio infatti una *capra* non ci voleva altro che un *lupo!* E i due castelli tuttora esistenti là dove Arno esce dallo stretto della Golfolina, e sorgono uno rimpetto all'altro su due greppi divisi bensì dal fiume, ma ben poco l'un dall'altro distanti, furono proprio bene appaiati! Chi ha percorso la linea ferroviaria Empoli-Firenze ricorderà certamente quel luogo ridente e pittoresco, ed ora tanto pacifico. Ma per lunghi secoli quei due castelli costruiti sulla stessa terra e così vicini, si sorvegliarono a vicenda, guardandosi in cagnesco e digrignando i denti. Se Dio vuole, non possono adesso digrignare più nulla, e tutto al più, come ricordo della antica eredità di odî e di vendette, digrigneranno qualche volta... le gengive!

***

Cito l'espressione proverbiale: *La pace di Orvieto*. Significa quel proverbio: chi ha il male se lo tenga; chi ha avuto ha avuto; ed anche era usato per significare i mali della guerra, e più comunemente ancora le paci di brevissima durata, quelle, cioè, che lasciavano strascici tali di odî da far rinascere la guerra peggio di prima. Era originato quel motto dalla pace imposta da Bonifacio IX, nel 1392, ai comuni e ai signorotti dell'Umbria, sempre in guerra tra loro, pace che fu firmata nel detto anno a Orvieto col patto che chi avesse tenesse. *Chi s'ha s'abbia*, era stato scritto nel trattato, e la clausola era stata accettata di buon grado da chi aveva conquistato terre e roba altrui, ma chi doveva invece tenersi il danno e le beffe vi si rassegnò per poco; cosicchè, dopo breve tempo, le liti scoppiarono più furiose di prima!

Un importante ricordo storico è contenuto nel proverbio siciliano *Sperlinga nigò!* che letterariamente veniva citato in latino: *Sola Sperlinga negavit!* Esso si riferisce alla famosa insurrezione dei Vespri, quando tutte le città della Sicilia essendo insorte contro i francesi, soltanto Sperlinga rimase ad essi fedele, cosicchè poterono trovarvi scampo anche quei pochi sfuggiti altrove alla strage; e viene usato, come ben si comprende, quando si vuol rimproverare a qualcuno una sua opinione opposta a quella di tutti. Per terminare, grazie al Pitrè, ne riporterò altri due siciliani:

La povera Città de la Catina
Parti la sfici Diu, parti Giacona;

con questo proverbio ricordano i siciliani la terribile inondazione che rovinò nel 1763 il comune di Acicatena. Per rimediare ai guasti il Governo vi mandò commissario un tal Giacona che... fece il resto!

L'altro è un motto derisorio popolare di origine abbastanza recente. Nel 1860, quando la Sicilia si unì all'Italia, la città di Ragusa si divise in due comuni; Ragusa e Ragusa Inferiore, donde la celia che suole rivolgersi ai ragusani: *Italia una e Rausa dui!*

AMERICO SCARLATTI.

Panorama d'Orvieto. (*Fot. Alinari*).

IL PORTO DI MANTOVA

Mantova è capolinea della navigazione padana.

I servizi di regolare navigazione esercitati fra Venezia e gli scali del Po, non oltrepassano infatti la foce del Mincio. Raramente si spinge più a monte, fino a Cremona, qualche carico isolato, al quale par ventura, nei momenti di ingombro ferroviario, il poter sfuggire le soste nelle stazioni ed il preferire alla *più lenta* ferrovia la *lenta* barca fluviale.

Ma è temerario il farlo se non si ha grande dimestichezza col mal domo fiume, poichè questo, che non perdona ai piccoli mortali l'incuria in cui l'hanno lasciato e lo lasciano, fa sovente delle vittime.

Banchina municipale in Porto Catena.

Non tiene esso in ostaggio da tempo parecchio il buon *Padus* (omonimia ironica) e la pingue *Leda* sua consorte che, ignari delle insidie padane, si sono avventurati a ritentare con novello ardimento il vecchio fiume, e giacciono ora immoti e grevi nella fanghiglia fra Piacenza e Pavia?

Mantova è anche capolinea della navigazione sul Mincio, perchè a monte dei suoi laghi non si naviga.

Si navigava invece ai tempi di Roma.

Chi non ricorda la deliziosa ode in cui Catullo ci parla della nave scesa dalle foreste del Ponto, la nave che conosce il lontanissimo mare e l'Adriatico ed è rimontata senza toccar sponda fino alle limpide acque del Benaco?

Quando Virgilio decantava le grasse praterie altrici di destrieri superbi, adorne di ville e di abitati digradanti intorno a Mantova fino al fiume, il Mincio era navigabile.

Poi gli uomini ne hanno sbarrato il corso.

Fu dapprima il Pitentino che nel 1198 costruì la grandiosa diga che sostiene le acque del lago superiore, la diga dei mulini o dello Zappetto.

Poi fu sbarrato il fiume a Governolo per trat-

Mantova. — Piarda e parte dell'antico ponte Molino. Scalo della Rotta.

tenerne le acque nei laghi inferiore e di mezzo e le barche non passarono più che con rischio grandissimo, pericolando alla lama d'acqua del fiume sopra la chiusa e ricorrendo, per entrare in Mincio, all'opera di un argano.

E non venne perfino un Visconti, Gian Galeazzo, a sbarrare il Mincio?

Quando il signore di Milano non potè aver ragione di Mantova, che inespugnabile rendeva il baluardo dei pantani e dei laghi ond'era circondata, pensò di trattenere nel lago di Garda le acque del fiume ed a Valeggio costruì la grandiosa diga di cui anche oggi si ammirano gli avanzi nel *ponte rotto*.

Il Mincio travolse la diga e Mantova restò... quale ce la descrive Dante. Ripetiamone i notissimi versi:

. . . .

Tosto che l'acqua a correr mette co'
Non più Benaco, ma Mincio si chiama
Fino a Governo dove cade in Po.
Non molto ha corso, che trova una lama
Nella qual si distende e la impaluda
E suole di state talor esser grama.
Quindi passando la vergine cruda
Vide terra nel mezzo del pantano
Senza cultura e d'abitanti nuda.

. . . .

Gli uomini poi, che intorno erano sparti
S'accolsero a quel loco, ch'era forte
Per lo pantan ch'avea da tutte parti.
Fer la città . . . .
E per colei che il loco prima elesse,
Mantova l'appellar senz'altra sorte.

Nel 1609 un idraulico famosissimo, il Bertazzolo, ad imitazione di quanto i milanesi già da tempo avevan fatto sui loro gloriosi navigli, costruì alla chiusa di Governolo una conca: quella che, rifatta in parte dopo le piene del 1879, possiamo ancor oggi ammirare, e permette a Mantova di essere il secondo scalo della navigazione interna italiana.

Il primo è Milano.

Il movimento di navigazione del porto di Mantova è cospicuo.

Da 147 446 tonnellate nel 1903 esso è salito a 148 410 nel 1904, a 185 738 nel 1906, a 193 953 nel 1907, a 207 033 nel 1908.

Svariatissime le merci che lo compongono: materiali da costruzione sopratutto, carboni e combustibili, legname, derrate alimentari, prodotti agricoli, prodotti industriali.

Allo scalo della « Cellulosa » giungono i tronchi di pioppo, lo zolfo, il carbone per la fabbricazione della pasta della carta di cellulosa.

Alla diga Chasseloup si scaricano le scoglie delle cave di Monselice e del Veronese.

Nel porto Catena è bellissima la banchina recentemente costruita dalla Società di Navigazione fluviale.

Ampia, comoda, provvista di raccordo ferroviario, di magazzini spaziosi, di svariati apparecchi di scarico, essa costituisce il primo esempio in Italia di quello che devono essere i porti di navigazione interna.

Fu costruita dalla benemerita Società diretta dal Moschini che con criterio altamente patriottico ha saputo anteporre ad una azione puramente commerciale una intensa opera di pro-

Mantova. — Cantieri e Magazzini della Società Navigazione fluviale.

Mantova. — Nuove banchine della Società Navigazione fluviale.

paganda pratica ed efficace, in pro degli interessi generali, collegati alla resurrezione della navigazione fluviale.

Se si eccettua questa banchina, che è come un soffio di modernità in mezzo al decrepito stato d'abbandono delle nostre vie d'acqua, nulla il porto di Mantova presenta che possa in modo alcuno agevolare il traffico.

Si pensi a quello stranissimo fenomeno che sono i *cuorotti* del lago superiore; si pensi alle strane manovre che con linguaggio locale son chiamate la *colmata* e l'*averta* e si avrà una idea delle difficoltà che ancora vi si oppongono alla navigazione.

I *cuorotti* sono specie di isole galleggianti, formate dalla crosta delle gronde palustri che si stacca dal fondo; hanno lo spessore di un metro circa e sono trattenuti insieme dai legamenti delle radici. Essi coprono una vastissima estensione del lago superiore e quando si spezzano, le parti isolate che hanno una superficie talvolta superiore a mille metri quadrati, vengono spinte dai venti e dalla corrente e navigano spingendosi contro gli scaricatori della diga dello Zappetto, creando così un gravissimo pericolo per le opere d'arte.

E' tutto un servizio speciale quello di custodire i *cuorotti*, di ormeggiarli e trattenerli alle sponde, di sorvegliarne le scorrerie!

L'entrata in porto Catena non sempre è facile per le grosse barche che rimontano il Mincio; bisogna allora *libarle*, scaricarne cioè parte della merce su altre barche, oppure bisogna ricorrere alla *averta*, lasciando temporaneamente defluire maggior copia d'acqua dagli scaricatori del lago superiore, od ancora alla *colmata*, provvedimento questo che consiste nel lasciar defluire minor quantità d'acqua dalla chiusa di Governolo, producendo un rigonfiamento delle acque a monte.

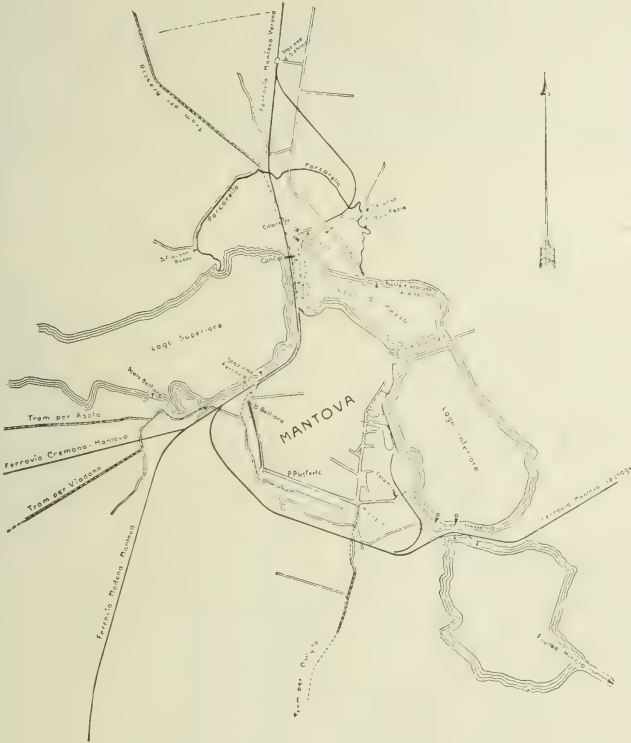
Altre deficienze di fondali si incontrano alla foce in Po.

Eppure la navigazione, malgrado tutte le difficoltà tecniche, che si riducono poi in fatto di trasporti ad insuperabili ostacoli commerciali, continua a prosperare.

Il porto lacuale di Mantova.

Mantova serve di porto ad una vasta regione, ed essa va estendendo la sua zona di influenza alle provincie vicine, mercè il raccordo con linee tramviarie e ferroviarie.

Ce lo dicono gli studi diligentissimi che quel Comitato per la navigazione interna va compiendo ogni anno con opera alacre ed esemplare. Poichè mentre da molti, anzi da troppi, più a sproposito che a proposito si parla di navigazione interna, e si fantasticano progetti, gli egregi uomini che presiedono a quel Comitato intendono invece ad un impianto di ricerche statistiche veramente da porsi a modello, intendono ad una serie di pratiche iniziative dirette a mettere in rilievo i difetti e gli abusi più gravi che sono d'ostacolo allo svolgersi della attuale navigazione, che si oppongono al sorgere di una navigazione più progredita e potente.

Essi, mentre si attende che l'opera governativa conduca ad attuazione quel complesso di opere che insieme alla regolarizzazione del regime del Garda, permetteranno l'utilizzazione di una ingente energia idraulica, creeranno una grande via di navigazione dal Po ai confini austriaci, ridonando a Mantova la salubrità antica, essi con costante e diuturna azione insistono nel porre innanzi proposte pratiche ed efficaci di diretto ed immediato vantaggio alla coraggiosa navigazione odierna. Essi hanno rivolto al Touring l'invito di condurre i proprî soci a conoscere quello che, senza l'aiuto di alcuno, i pionieri della nostra navigazione interna hanno saputo compiere per mantenere anche in mezzo alle più gravi difficoltà la gloriosa tradizione dei padri navigatori, ed il Touring, sciogliendo un antico voto, andrà a Mantova in settembre per prendere di là le mosse all'*esplorazione* delle Bocche del Po.

Dott. **MARIO BERETTA.**

STATO DI PUBBLICAZIONE E DISTRIBUZIONE DELLE PUBBLICAZIONI AI SOCI DEL 1909.

Annuario Generale 1909. — (Ristampa dell' Edizione 1908-1909) spedito a tutti i nuovi soci del c. a. — I soci del 1908 ricevettero un fascicoletto di aggiunte e varianti per l'aggiornamento dell'edizione 1908.

Carta d'Italia. — Saranno spediti durante l'anno i seguenti 8 fogli: *Ravenna, Pesaro, Sciacca, Caltanisetta, Cuneo, Macerata, Chieti e Orbetello.*

Monografie Regionali Illustrate. — Ne saranno spedite due: *"Abruzzi"* e un'altra da destinarsi.

I pochi soci che non ancora versarono la quota 1909, riceveranno le pubblicazioni dianzi menzionate man mano che si metteranno in regola coi pagamenti accogliendo gli assegni inviati loro a domicilio pel seguente importo: L. 6,20 per Milano — L. 6,55 pel Regno — L. 8,55 per l'estero.

Commissione Italiana Aeronautica.

Esistevano già in Italia quattro istituzioni che concorrevano ciascuna per conto proprio allo sviluppo dell'aeronautica occupandosi rispettivamente d'aerostatica, di dirigibili e d'aeroplano.

Si trattava ora, sull'esempio della Francia, di creare un ente unico che riassumesse e coordinasse l'attività dei vari istituti determinandone le competenze.

Così è sorta una *Commissione Italiana Aeronautica* composta della Società aeronautica italiana, della Società nazionale d'aviazione, del Touring Club e dell'Automobile Club Italiano. Essa è investita di tutti i poteri sia nei rapporti coll'estero, come in quelli nazionali; promulga i regolamenti; promuove e regola le gare, i concorsi, le esposizioni; patrocina gli interessi della navigazione aerea; promuove i corpi volontari aereostieri ed aviatori.

Lo statuto concordato della Commissione Italiana Aeronautica è basato su questi principî:

I. — La Società Aeronautica Italiana è l'unico ente nazionale che abbia competenza in materia specifica di palloni sferici e dirigibili e ad essa è demandato di sovraintendere alle gare, concorsi, esposizioni di palloni sferici e dirigibili.

II. — La Società Nazionale di Aviazione è l'unico ente nazionale che abbia competenza in materia di apparecchi di aviazione, e ad essa è demandato di sovraintendere alle gare, concorsi, esposizioni di detti apparecchi.

III. — Il Touring Club Italiano è l'unico ente nazionale che abbia competenza in materia di turismo aereo (cartografia, segnalazioni, circolazione, dogane, ecc., ecc.), e ad esso è demandato di provvedervi.

IV. — L'Automobile Club d'Italia è l'unico ente nazionale che abbia competenza nelle questioni di indole generale che concernono i motori per navigazione aerea e ad esso è demandato di provvedervi.

La Commissione Italiana Aeronautica è composta di 16 membri — delegati — eletti in eguale numero dai quattro enti che la costituiscono e dal presidente generale della Società Aeronautica che è di diritto il presidente della Commissione.

Per sviluppare il programma, il cui svolgimento è specialmente deferito al Touring, secondo lo Statuto della Commissione Italiana Aeronautica, il Touring riunirà, d'accordo cogli enti amici, una Commissione di Turismo Aereo che si riunirà prossimamente.

Il Touring nella Commissione Italiana Aeronautica, sarà rappresentato dai seguenti delegati: Comm. Federico Johnson, *direttore generale;* Dott. cav. uff. Gildo Guastalla, *consigliere;* Rag. cav. Arturo Mercanti, *segretario generale;* N. N., *presidente della Delegazione del Touring in Roma.*

Automobili in prova.

Il Ministero delle Finanze a parziale modificazione delle norme vigenti sulla circolazione degli automobili in prova, ha stabilito che col 15 corrente la detta circolazione debba essere consentita solamente entro i limiti del territorio delle singole provincie, ove hanno sede le ditte autorizzate a circolare con automobili in prova ed ancora che sul veicolo non possano trovarsi più di 4 persone compreso il conducente.

L'accordare la circolazione in prova e limitarla alle sole provincie, rende affatto illusoria la concessione. Un acquirente di automobili richiede generalmente una prova di qualche centinaia di chilometri e spesso non solo su strade piane ma anche di montagna. Ora, se la concessione viene circoscritta entro lo stretto limite del territorio delle provincie, la prova non può dirsi esauriente, massime se questa non potesse effettuarsi, per ragioni topografiche, anche sopra alture.

A togliere questo nuovo incaglio al commercio automobilistico, il Touring Club Italiano ha presentato un ricorso al Ministero delle Finanze perchè abbia a revocare le disposizioni sopraccennate, lasciando come per il passato la piena facoltà agli automobili in prova di percorrere tutto il territorio del Regno.

Per la circolazione internazionale degli Automobili.

Il sistema del trittico adottato dai principali Stati europei per la temporanea importazione d'automobili all'estero con esenzione di deposito, ha favorito non poco la circolazione internazionale di detti veicoli: tuttavia se detto documento porta un utile indiscutibile agli automobilisti che compiono un'escursione in un solo Stato, non è parimenti vantaggioso a coloro che intendono compiere lunghi viaggi ed oltrepassare coi loro veicoli varie frontiere di diverse nazionalità.

Detti automobilisti devono provvedersi di tanti trittici quanti sono gli Stati che intendono oltrepassare, immobilizzando a garanzia di essi una somma cospicua presso le Società emittenti dei trittici.

A togliere questo inconveniente e rendere così sempre più facile la circolazione degli automobili negli Stati esteri, il Touring ha studiato un modello di libretto per la circolazione internazionale degli automobili che avrebbe egualmente valore per tutti gli Stati e tutte le frontiere, all'intento di unificare in un unico documento i trittici vigenti nei varî Stati diversi nella forma e nella validità, ma identici nei diritti che conferiscono ai singoli titolari. Simile progetto di riforma al sistema doganale del trittico dopo essere stato approvato con grande entusiasmo da tutte le principali Associazioni turistiche estere, fu presentato al Ministero delle Finanze il quale rispose che avrebbe senz'altro aderito all'accettazione del nostro progetto qualora il Ministro degli Esteri avesse indetto una conferenza internazionale pei dovuti accordi con i Governi delle nazioni interessate.

Orbene, in vista della conferenza internazionale per l'unificazione dei varî regolamenti vigenti nei varî Stati per la circolazione degli automobili che avrà luogo a Parigi nel prossimo maggio, la Direzione del Touring, dopo aver preso atto che il Governo italiano sarà rappresentato da plenipotenziari e che a detta conferenza sarà richiesto l'intervento di una rappresentanza del Touring Club Italiano e dell'Automobile Club d'Italia, ha trasmesso al Ministro degli Esteri copia del memoriale propugnante l'istituzione del libretto internazionale affinchè ne propugni l'adozione alla conferenza medesima.

Il Touring per il cinquantenario della liberazione della Lombardia.

Il nostro Sodalizio interverrà ufficialmente alle varie manifestazioni indette il venturo mese a commemorare il 50.mo anniversario del nostro risorgimento.

La prima manifestazione avrà luogo a Magenta, organizzata dal Municipio di quella città d'accordo col Municipio di Milano.

Il Touring Club Italiano, che colla Dante Alighieri è stato incaricato della organizzazione di una adunata turistica in Magenta per la mattina del 4 giugno — data fissata per la cerimonia — annuncia d'avere già presi gli opportuni accordi sulle linee generali della manifestazione. Non si tratterà di un Convegno, nel senso tradizionale della parola, ma di una semplice adunata di soci, sia che intervengano a gruppi, sia isolatamente, e con qualunque mezzo: in bicicletta, in automobile, in ferrovia.

I soci del Touring che intenderanno intervenire alla cerimonia, dovranno iscriversi. Le modalità e le misure delle quote verranno rese note ai soci dai Consolati delle rispettive località; intanto però possiamo annunciare che l'iscrizione all'adunata darà diritto alla colazione a Magenta ed alla medaglia commemorativa dell'avvenimento.

A Melegnano, il giorno 1 giugno, domenica, avrà luogo pure una solenne commemorazione della battaglia, con intervento di rappresentanze dalle città vicine. Pure il Touring vi parteciperà possibilmente coll'invio di una rappresentanza del Sodalizio.

Infine a S. Martino e a Solferino la manifestazione turistica formerà parte essenziale del programma della commemorazione, mediante l'organizzazione del Convegno generale di Desenzano e la successiva gita ai colli della battaglia.

Il Convegno generale, come è detto in altra parte di questa rivista, è indetto a Desenzano per la mattina del 24 giugno. Di quì i gitanti si recheranno a S. Martino e a Solferino, dove avrà luogo la cerimonia del collocamento delle due targhe commemorative del Touring. Dopo la colazione sui colli, i gitanti si recheranno a Castiglione delle Stiviere, per poi ritornare a Desenzano.

Nei riguardi delle manifestazioni sopra annunciate la Direzione prenderà accordi ulteriori coi Consolati del Touring, per l'organizzazione di gite collettive di soci del Touring.

LA campagna che cinge Roma e pare la voglia isolare dal mondo che ha dominato e col quale sdegna di confondersi, è oggetto di critica spietata da parte dell'industrialismo e dell'agricoltura moderna, perchè non vi si rivela nessun segno di operosità umana e di vegetazione rigogliosa. Questa critica però non è condivisa dagli esteti per i quali risponde il d'Annunzio che fa dire a questa gloriosa terra: « non è anche uscito dalla montagna il ferro per l'aratro che dovrà solcarmi ». Si sbaglierebbe però chi ritenesse questo meraviglioso deserto laziale completamente improduttivo in rapporto alla economia agraria, perchè dai dati del censimento del bestiame, compiutosi lo scorso anno, risulta che la provincia di Roma ha una popolazione equina superiore a quella delle altre provincie del Regno con 45 225 cavalli.

Mai più nobile terra ha prodotto più nobile industria e quei branchi di polledri, ancora allo stato brado, che si vedono correre veloci sopra quell'immenso tappeto verde e pianeggiante, liberi come i camosci sui nostri ghiacciai, danno al visitatore dell'Agro l'idea di una vita libera, dominatrice, infinita. Lì il cavallo pare nasca per generazione spontanea e quando il padrone ne vuol fare un animale utile (di solito lo vende per l'esercito), lo insegue e lo prende al laccio come l'uccello nella rete. Per avere dei cavalli di maggior lusso si ricorre, invece che all'allevamento brado, a quello stallino ed i prodotti sono ottimi.

Se questa industria è così prospera, segno è che l'ambiente è favorevole e quindi, accanto all'allevamento si comprende come dovesse sorgere l'esercizio, e la passione dei varî *sports* ippici. Infatti classiche passarono nell'antichità le corse dei cavalli e più tardi le corse dei barberi, poi quelle dei butteri; cambiati i tempi sorsero gli ippodromi, come quello delle Capannelle, il migliore d'Italia; vennero i concorsi ippici, le cacce alla volpe e tutti questi esercizi fiorirono e fioriscono a tal segno da fare dell'ippica il più importante e tradizionale degli *sports* romani.

Di corse e di concorsi ippici ne è pieno il mondo, ma non così delle cacce alla volpe, poichè, se si toglie qualche rara riunione nelle brughiere di Lombardia, in nessuna parte del nostro paese si conosce questo brillante ed ardimentoso divertimento. Si chiama caccia, ma *quant au fusil nous le laisserons à la maison*, e caccia non è. Bene quindi fece il Senato del Regno, quando, discutendosi l'ultimo disegno di legge sulla caccia, volle tolta per questa la tassa di L. 100, poichè non si usano armi, a meno che agli effetti fiscali si vogliano considerare come tali, gli speron e le fruste dei cavalieri.

La caccia alla volpe è uno *sport* che ci viene dall'Inghilterra, e si fa di solito con cavalli e cani di razza inglese; differisce dal *paper hunt* per il fatto che in questo la volpe.... è un cavaliere che parte in precedenza, segna la via seminando foglietti di carta e si fa inseguire, mentre nella caccia di cui parliamo, si cerca e si insegue la volpe vera, che i cani stanano, inseguono e pigliano: sono i cani i veri eroi della caccia, mentre il compito del cacciatore sta nel seguirli, superando a cavallo ostacoli di ogni genere, siepi, fossi, macerie, staccionate, di solito superabili appunto perchè nella campagna romana non troviamo zolla od ostacolo che non sia famigliare all'impeto vittorioso de' suoi naturali abitatori equini.

L'organizzazione di queste caccie spetta alla benemerita Società della caccia alla volpe che ha in Roma quasi un secolo di vita e della quale fanno parte tutti gli amatori dello *sport* ippico.

E' questa la Società più importante del genere, poichè non è possibile in Italia trovare alle porte di una grande città condizioni tanto favorevoli per soddisfare questa ardita e salutare passione. Qui vi è il terreno favorevolissimo, vi è un'aristocratica colonia estera che facilmente si fonde cogli elementi locali, giacchè nella città eterna tutti sono cittadini e stranieri ad un tempo; è sempre l'idea dell'universale che qui domina, e non si sa se l'ospite sia quello che viene o quello che vi permane, poichè Roma è un po' di tutti quanti, è la vera città cosmopolita. Perciò i *meets* della caccia riescono affollati e vivaci, veri ritrovi mondani che accomunano borghesi e militari, ambasciatori e ministri, principi reali e giornalisti, filosofi e poeti!

Il luogo dell'appuntamento della caccia, il *meet*, è scelto dal *master* che è il direttore, ed in questa scelta prevalgono criteri utilitari ed ma si cerca di portare i visitatori ed i cacciatori in località che offrano singolari panorami o richiamino classiche memorie, cosa non difficile,

1. L'*huntsman*, circondato dai cani, si mette in marcia. — 2. Contadino conoscitore del terreno che segue la caccia con zappa e vanga, insieme all'*huntsman* ed alla muta. — 3. I *foxhunds* suscitano la curiosità degli spettatori. — 4. Alla ricerca della volpe. — 5. Gabriele D'Annunzio all'ostacolo. — 6. Nella tenda per il desinare.

estetici, poichè non solo si ha riguardo di recare il minor danno alle coltivazioni agrarie e di scegliere una località propizia per le volpi, poichè ogni zolla di questo sepolcro delle nazioni, come lo chiama il D'Annunzio, ci rievoca grandiosi ricordi della storia del mondo.

Perciò le riunioni di caccia che si tengono ogni nno, dal novembre al marzo, nei mesi di leargo della campagna, avvengono di solito al epolcro di Cecilia Metella, sulla Via Appia, a 'illa Doria Pamphili, alle Tre Fontane e a Ponte Nomentano.

I primi a giungere di buon mattino al *meet*, ono gli incaricati di piantare la tenda e di preparare il *dejuner* che si serve a caccia finita, oi viene il carro colla muta dei cani, una quaantina circa di *foxhunds* inglesi dal pelo corto, ozzi, vivacissimi che l'uomo della muta a stento iene riuniti prima di cominciare la caccia. cavalli vengono portati a mano dagli attenenti e dagli stallieri e di solito sono cavalli rlandesi, perchè più addestrati al salto degli stacoli. Man mano giungono i cacciatori e le elle amazzoni, in carrozza e in automobile e n nugolo di curiosi lieti di fare un bagno di ıce e di aria buona e di ammirare da vicino mondo galante ed elegante. I cacciatori sono i solito in abito rosso, calzoni di daino, beretto o cilindro; le signore con lunghi abiti a 'amazzone e gli ufficiali italiani e stranieri sono iumerosissimi perchè a quell'epoca vengono a Roma per fare il corso di equitazione a Tor i Quinto. Questo stuolo monta in sella al conando del *master*, il quale si mette alla testa e irige la caccia. Quelli che non vi partecipano edono allora sparire questo brillante gruppo di acciatori preceduto dai cani; vi è chi si arrampica sulle staccionate per seguire, fin dove ariva lo sguardo, le varie fasi della caccia, ma più se ne tornano in Roma colla nascosta speanza di vedersi il giorno dopo esposti lungo la ia del Corso presso qualche fotografo ch'ebbe nconsapevolmente la luminosa idea di ritrarli on una istantanea al *meet*, vicino a qualche avaliere o a qualche amazzone.

Roma, d'inverno, è piena di queste fotografie che costituiscono una simpaticissima industri e una sicura *réclame* nella fiera della vanità, poichè andare alla caccia alla volpe vuol dire essere amatore di cavalli, uomo di mondo... e fortunato.

Ma torniamo alla caccia che si svolge nella solitudine beata della storica campagna. Il capo della muta, il *huntsman*, corre alla testa coi cani, i quali si danno alla affannosa ricerca della volpe fra gli sterpi, le macerie, i classici acquedotti; quando urlano è segno che hanno trovato la bestia; cercano di stanarla e cominciano a braccarla avidamente, seguiti dai cacciatori che sono costretti a lunghi galoppi, a salti pericolosi perchè la volpe confida negli ostacoli e non li gira mai, ma li sormonta; è nell'inseguimento che si prova il valore dei cavalli e dei cavalieri, perchè i più deboli non saltano l'ostacolo, ma lo girano e non arrivano a tener dietro ai cani.

Accompagna la caccia un contadino fornito di zappa e vanga, pure a cavallo, che conosce bene il terreno e pensa a chiudere le buche nelle quali la volpe può rintanarsi. La volpe è un animale astuto e spesso si nasconde tanto abilmente che non si trova più; ciò avviene spesso, ma se non riesce a difendersi colla sua naturale furberia, la piccola bestia è presto vinta perchè non resiste alla corsa dei cani e, spossata, è presto sopraggiunta e presa. Allora il capo della muta scende da cavallo per impedire ai cani di fare a brani la preda, prende la volpe e con un coltellaccio ne taglia la testa e la coda buttando il resto agli inferociti bracchi. La testa, viene dal *master* regalata al cacciatore che più si è distinto nell'inseguimento; la coda, alla amazzone più ardimentosa.

Come in tutte le cacce, anche questa può es-

Un episodio della caccia a cavallo. (Da un acquerello)

sere più o meno fortunata. Di solito non se ne ammazzano più di una dozzina per stagione e vi contribuisce spesso lo stato del terreno egualmente dannoso se troppo secco o troppo umido.

Il *master* è quello che dà con uno squillo di corno il segnale della fine e allora i cacciatori tornano sotto la tenda per la colazione, servita in mezzo alla campagna dai camerieri in livrea. Tema della conversazione sono gli episodi di caccia narrati con quel linguaggio iperbolico che affratella i cacciatori di ogni specie e di ogni paese: vi è chi magnifica i salti del suo cavallo, chi invece vuol trovare una giustificazione al rifiuto dell'ostacolo, chi ha visto volpi ad ogni passo, mentre a tavola qualche vecchio volpone, non però per antico pelo, continua sotto la tenda il *flirt* iniziato durante la caccia.

Come è facile comprendere, è questo uno *sport* di lusso, poichè vi occorrono buoni cavalli e mezzi per compensare i proprietari della campagna dei danni che questo esercizio reca calpestando l'erba e le seminagioni, ma esso non è nemmeno privo di utilità economiche, e molti traggono profitto da queste cacce; perciò è da augurarsi che la benemerita Società di Roma continui a mantenerne alta la tradizione, visto che la coltura intensiva dei campi tende ormai a bandirla.

Ho detto che questo *sport* è caratteristico in quanto dà luogo a ritrovi mondani, e serve come esercizio di equitazione; infatti la Società di Roma chiude ogni anno la stagione dando un grande ballo in rosso, l'abito tradizionale della caccia inglese, e un concorso ippico al quale partecipano i cavalli e i cavalieri che seguirono le cacce. All'ultimo concorso tenutosi alla fine di marzo a Tor Fiorenza intervennero anche i Reali.

ITALO BONARDI.

Sottocomitato Nazionale V. C. A.

Colla costituzione degli ultimi Comitati, il numero dei Comitati Provinciali riconosciuti è salito a quattordici, vale a dire: Bologna, Brescia, Como, Cuneo, Genova, Milano, Novara, Pavia, Piacenza, Reggio Emilia, Sondrio, Venezia, Verona, Vicenza.

I Comitati locali riconosciuti sono i seguenti: Imola, Maserada, Pallanza, Somma Lombardo.

Nella prossima seduta del Sottocomitato verranno presentate le proposte di riconoscimento del Comitato Provinciale di Parma e dei Comitati locali di Bormio e Gallarate. Inoltre la proposta di trasferimento del Comitato locale di Maserada a Sprezzano, centro ritenuto più adatto per una più intensa propaganda all'istituzione.

La Presidenza del Sottocomitato Nazionale avverte nuovamente i Comitati che per le disposizioni statutarie, espressamente richiamate colla circolare N. 3474 del Ministero della Guerra, l'armamento di cui alla circolare N. 435 dello stesso Ministero non può venir concesso che ai Reparti per i quali le nomine alle cariche siano state approvate dal Comitato Centrale Nazionale V. C. A. su proposta del Sottocomitato Nazionale.

La Presidenza del Sottocomitato ricorda ai Comitati provinciali e locali che a termine dell'art. 22 del Regolamento, le iscrizioni dei volontari devono essere seguite dalla loro comunicazione al Sottocomitato, che provvederà a rilasciare i certificati di ammissione e i distintivi: questi ultimi dietro l'importo anticipato di L. 2 cadauno.

I Comitati Provinciali di Como, Genova, Pavia, Sondrio e Verona hanno già trasmesso al Sottocomitato Nazionale l'elenco dei volontari iscritti ai dipendenti riparti. Il Sottocomitato provvede ora all'invio dei certificati provvisori d'ammissione e dei distintivi.

E' fatto invito *urgente* ai Comitati Provinciali e locali che non vi abbiano ancora provveduto di dare esecuzione al disposto dell'art. 7 del Regolamento, il quale dice:

Nei primi tre giorni di ogni semestre i Comitati locali trasmettono al Comitato Provinciale un rapporto, mod. 2, conforme al modulo annesso al Regolamento.

Parimenti i Comitati Provinciali nei primi dieci giorni di ogni semestre trasmettono in duplice copia al Sottocomitato Nazionale un rapporto, mod. 3, conforme al modulo annesso (al Regolamento). Il Sottocomitato invia una di tali copie al Comitato Centrale.

Il disposto di tale articolo, per ciò che si riferisce ai termini di trasmissione dei rapporti, è stato interpretato con una certa larghezza, per il fatto che la grande maggioranza dei Comitati da breve tempo solamente ha iniziato il suo lavoro. E' ora necessario però che i rapporti siano trasmessi senza altri indugi, perchè non venga ritardato più oltre il loro invio al Comitato Centrale.

I moduli 2 e 3 per i rapporti semestrali sono stat inviati ai singoli Comitati sin dalla fine di marzo unitamente ai moduli per le domande di ammission dei volontari.

La Presidenza del Sottocomitato si tiene costantemente a disposizione di chi ne abbia interesse, pe facilitare nel miglior modo possibile il sorgere d Comitati Provinciali e locali V. C. A. dove ancor essi non sono costituiti. Lo statuto del Corpo Nazionale è inviato gratuitamente a chi ne faccia richiesta.

Un Convegno generale del T. a Desenzano — 24 Giugno 190

Per iniziativa del Consolato locale del Touring, previi accordi colla Direzione del Touring, è indett in Desenzano, per il giorno 24 giugno p. v. un *Convegno generale del Touring Club Italiano.*

Il programma del Convegno comprende una interessantissima visita ai colli ed all'Ossario di S. Martino della Battaglia, dove sarà inaugurata la targ commemorativa offerta dal direttore generale commendatore Federico Johnson: sarà il simbolo de pensiero e del ricordo che i turisti italiani conservan per i mille e mille che sullo storico colle fecero sacrificio della giovane vita per l'ideale d'Italia grand ed una.

Il Comitato del Convegno ha già diramato i pro grammi ai Consolati del Touring ed alle Societ sportive. I soci potranno avere comunicazione de programma facendone domanda sia alla Direzione de Touring che al Comitato dei festeggiamenti di Desenzano.

Intanto annunciamo che la quota fissata per la pa tecipazione al Convegno è di L. 3 — essa d diritto alla tessera d'iscrizione, all'artistica medagli ricordo, al vermouth d'onore offerto dal Municipi alla custodia delle macchine, ai ribassi ferroviarî e a concorrere ai premî, i quali ultimi consistono i notevole numero di coppe e di medaglie per le squa dre che, sia per numero di componenti, sia per la d stanza percorsa, sia per entrambi i requisiti, sarann ritenuti degni di distinzione.

Le quote d'iscrizione devono essere inviate al C mitato dei festeggiamenti, Sezione Convegno d Touring Club Italiano, Desenzano, che provvede all'invio delle tessere e dei moduli per le riduzion ferroviarie.

Ai consolati rivolgiamo vivo invito perchè fa ciano propaganda tra i soci, favorendo il loro inte vento in squadre al Convegno generale. E siamo pe suasi che anche l'interessante manifestazione di De senzano otterrà il successo che per lunga serie d'an non è mai mancato alle iniziative indette sotto g auspici del Sodalizio.

I canotti nella baia di Montecarlo.

Il Meeting delle imbarcazioni a motore a Monaco

Sono sei anni che il principato di Monaco or-anizza un grande *meeting* per canotti automo-ili e sono sei anni che la maggior parte dei ostruttori di barche e di motori non riescono rendersi conto della loro vera missione.

I ricchi premi e l'incentivo di una ricompensa er le spese sostenute, purchè l'imbarcazione scritta partecipi, richiama annualmente un gran umero di concorrenti, ma fra questi, pochis-imi prendono parte alle prove, coscienti di oter portare un miglioramento allo *sport* nau-ico.

Come il Principato offre cinquecento lire pur-hè si partecipi alle gare, molti filonauti della iviera, non foss'altro che per recarsi ad assi-tere al grande concorso mondiale, iscrivono ecchie imbarcazioni alle quali adottano mala-iente un motore qualsiasi, e altri, non preoc-upati del problema finanziario, fanno assurgere loro qualità di dilettantismo nautico sino alle ltezze del costruttore tecnico, affidando ad un ieccanico qualsiasi l' adattamento di un pos-ente motore di casa celebrata ad uno scafo che arà forse ottimo per una forza razionale e ra-ionalmente installata, ma che diventa un con-rosenso tecnico se fuso ad una macchina pro-ulsiva troppo pesante e forte in ragione delle nee, del peso e del passo della barca.

Per questo fatto si assiste ad esperienze che idirettamente compromettono il nome delle randi case che costruiscono imbarcazioni e mo-ori e, che, per un amatorismo insipiente e iale inteso, sulle competizioni internazionali, ci figurare in modo indegno delle tradizioni e el valore della nostra nazione.

L'errore generale, fatta eccezione per poche case estere ed italiane, consiste nell'empirismo dei costruttori.

Molti cantieri, che pure hanno costruito ot-timi tipi per gare a vela, sono passati alla co-struzione della barca a motore senza uno studio elementare dell'enorme differenza che esiste fra una forza trainante, ottenuta con grandi super-fici veliche e quella che si raggiunge, per pro-pulsione, a mezzo dell'elica.

Un tecnico ci spiegherebbe le ragioni diverse in base a formole precise: io invece mi accon-tento di servire modestamente da volgarizza-tore dei principii fondamentali della naviga-zione sportiva.

Nelle costruzioni a vela, la forza di moto viene acquisita sopra l'imbarcazione e comunicata alla stessa per la trasmissione degli alberi e del sartiame che uniscono la velatura all'imbarca-zione: nella barca a motore invece, scafo e forza di propulsione, sono fuse in un corpo solo il quale però ha la sua risolvente di moto nell'e-lica collocata sotto la poppa dell'imbarcazione.

Nelle prime la pressione del vento sulla su-perficie velica esercitata come una forza di leva sull'angolo formato fra l'albero e la prora, forza che si risolve in moto essendo la densità delle masse d'acqua inferiore alla potenza trainante, facilitata nella sua missione dall'angolo acutis-simo formato dalla prora.

Per queste cause la prora, nei tipi a vela, tende ad immergersi, e per queste cause ancora la larghezza massima di galleggiamento dello scafo è portata molto avanti perchè deve soste-nere l'urto maggiore delle acque e determinare la stabilità in ragione dell'angolo d'incidenza.

Nelle costruzioni con motore, il peso dello

Veduta della gara «Campionato del Mare».

stesso ed il turbinio dell'elica, che diminuisce la densità della massa acquea esistente sotto la poppa, tendono a sommergere quest'ultima, per modo che tutti i costruttori, in principio, sentirono subito la necessità di spostare la larghezza massima galleggiante in senso inverso del sistema adottato coi tipi a vela: ma nella valutazione momentanea dell'adattamento dimenticarono che la prora troppo alleggerita nella sua missione di spartiacque, trovando una resistenza superiore al peso si rialzava, diventando pressochè inutile, per modo che noi si assisteva alla corsa di certi mostri col becco in aria, spinti per prepotenza di motore senza che le linee della barca contribuissero menomamente a favorire l'azione complessa di una forza dinamica applicata ad uno scafo.

Questi primi errori ne determinarono altri dovuti all'osservazione superficiale dei difetti presentati dai primi tipi ed all'applicazione ibrida di elementi diversi.

Data l'enorme massa d'acqua che le imbarcazioni erano obbligate a spostare per l'azione imperfetta delle linee nautiche, si cercò di ridurre al minimo possibile la superficie galleggiante.

Alcuni divisero senz'altro l'imbarcazione in due gradazioni una, quella a prora, scorrente sull'acqua come una slitta: la seconda troncata come un gradino rientrante, per modo che il motore potesse turbinare più liberamente.

Così si ottennero forti velocità, ma non si ebbero barche marine, perchè difettavano come guida e con mare agitato ogni vantaggio scompariva.

Fallito come imbarcazione pratica, l'idroplano rappresenta e rappresenterà per l'avvenire l'imbarcazione fenomeno destinata sui fiumi e sui laghi a conquistare i *records* della velocità; a guisa dei grandi mostri da corsa che in automobilismo segnarono l'esasperazione intellettuale della tecnica.

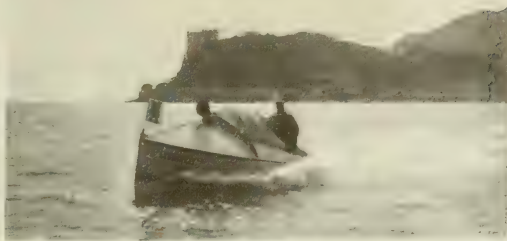
Ora nel campo nautico i migliori hanno incominciato a capire. Gallinari prima di tutti e, in seguito, Tellier e Saunders, hanno costruito delle imbarcazioni capaci di sostenere le massime potenzialità dinamiche e le massime velocità.

L'anno scorso la Fiat-Gallinari che bruciò in alto mare alla vigilia della gran battaglia — nelle prove aveva dimostrato d'essere la barca marina capace di raggiungere i sessanta chilometri all'ora, e capace, nel tempo stesso, di sostenere il mare più agitato. Il suo ottimo viaggio fatto da Livorno a Monte Carlo, non appena terminato, lo dimostra facilmente.

La vittoria della Panhard Tellier, poi valse a

Volseley-Siddeley III, vincitore della gara «Principe di Monaco» e della «Coppa delle Nazioni».

Duc, vincitore della «Coppa Principe di Monaco».

Il *Panhard-Levassor.*

Liselotte, canotto vincitore del « Premio di Monaco ».

confermare che le teorie del Gallinari non erano sbagliate. La ottima Ditta francese, abbandonate certe esagerazioni di linee delle decorse annate, seppe costruire un'imbarcazione che trionfò facilmente.

Mentre però la sorte avversa distruggeva la nostra barca migliore, e mentre Panhard-Tellier trionfava, gli inglesi non cessavano di osservare e studiare. Già lo scorso anno il loro rappresentante dimostrò di aver fatti grandi progressi; e questo anno, quando l'Italia non era stata capace di concretare nulla e la Francia si credeva imbattibile, Saunders, il grande costruttore d'Inghilterra, presentò uno scafo meraviglioso nel quale la forza motrice era così sapientemente collocata, che segnò la disfatta di tutti i concorrenti.

La *Wolseley-Siddeley*, della quale presentiamo la fotografia, è semplicemente meravigliosa. Nel campionato del mare — 100 chilometri — vinse come volle, perchè in essa tutto concorreva a rendere facile e sicura la vittoria.

Il suo scafo di 15 metri contiene una forza di ottocento cavalli di cui il peso e potenzialità trovano una così sapiente installazione che non sembrerebbe concepibile in così breve spazio. Come forma di imbarcazione il Saunders ha ovviato all'inconveniente di alleggerire soverchiamente la prora, spostando la superficie massima galleggiante verso il centro. Per di più, con una geniale arcatura della linea di galleggiamento, ha pure ottenuto di poter immergere continuamente il dritto di prora in modo che l'azione della barca, nella massa equorea, diventa coordinata a tutti i coefficienti che la genialità del costruttore inglese ha creati per vincere la resistenza dell'acqua.

Aperto il solco colla prora sottilissima, la gradazione d'angolo che porta alla larghezza massima è così razionale che l'acqua non si solleva menomamente, ma sfugge ai lati in minuscole ondicelle sino a fondersi nella scia spumeggiante segnata dalla possanza delle eliche. Mentre Saunders ha creato un capolavoro, Panhard-Levassor è rimasta stazionaria.

Dallo scorso anno non ha avvantaggiato menomamente, ed il fatto di aver accresciuta la forza in uno scafo non bastantemente studiato segnò la sua sconfitta.

Una buona barca invece è la Chantecler vincitrice del campionato del mare per *cruisers*.

I duecento chilometri imposti per la prova, vennero superati dalla bella barca di M. Coulomb munita di motore Brasier, colla massima facilità accoppiando, scafo e macchina, le vere qualità necessarie a superare grandi distanze marine.

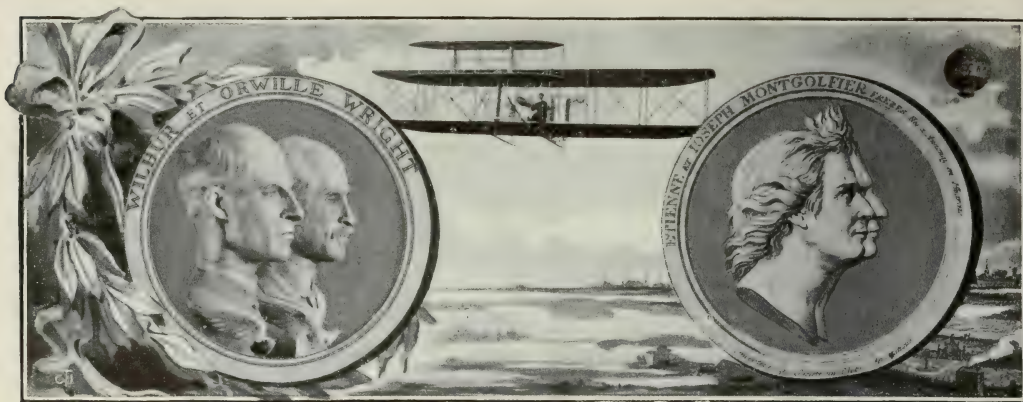
Nella categoria idroplani, ammessa in gara coi *racers* trionfò il *Duc*, una barca certamente assai veloce, ma alla quale necessitano breve percorso e truccatura di motore per ottenere subitamente il massimo rendimento.

La Germania, sebbene lontana dalla vera concezione marina, ebbe una bella vittoria con Liselotte — motore Mercedes — e nella gara del premio di Monaco — Sizaire Naudin, dimostrò ancora una volta come certi motori possano fare meraviglie in una prova senza forse lasciare un'impressione persuasiva sulla *performance* ottenuta.

Ad ogni modo però il rendimento del Sizaire Naudin è stato notevolissimo come notevolissime erano forse le intenzioni del Ravaud quando immaginò l'aereo-idro-plano che diede una così pietosa dimostrazione dei voli celebrali non sostenuti dalla coscienza degli studi e della tecnica.

E. C. COSTAMAGNA.

Sizaire e Naudin.

Chantecler, vincitore del « Campionato del Mare » e del « Premio della Riviera ».

Due medaglioni agli apostoli del volo umano.
Wilbur ed Orville Wright, 1908. Stefano e Giuseppe Montgolfier, 1783.

AVIAZIONE

Macchine, Esperienze e Gare

La primavera ha fatto sbocciare quest'anno nel campo dell'aviazione una grande efflorescenza di progetti, di proponimenti e d'organizzazioni. Tecnicamente però non si è finora rivelato nulla che segni un passo notevole in avanti nel senso del perfezionamento del volo meccanico. Se si toglie qualche timido conato tendente a mescolare più che sfruttare i principi dei tre maggiori sistemi che oggidì si disputano il primato dell'aria (i sistemi biplani Wright e Voisin e quello monoplano applicato con lievi varianti da Bleriot, Esnault Pelterie, Antoinette, Santos Dumont e pochi altri), nulla di pratico e di fortunato venne sinora concepito e provato.

Anche nello scorcio del 1909 la signoria degli spazi è tenuta incontrastabilmente dall'americano Wright. Gli esperimenti ch'egli effettua mentre scriviamo queste linee, con la consueta sicura padronanza, nei piani vasti di Roma, sono la conferma del come questo geniale inventore e suo fratello siano riusciti, diremmo quasi, a precorrere i tempi.

Ed a buon diritto si tributano ai due audaci studiosi ed uomini d'azione gli onori di cui i busti scultorei che noi abbiamo raccolti in medaglione in capo a queste linee, sono un indice significante.

Di notevole abbiamo avuto ultimamente la Mostra aeronautica di Londra al salone dell'Olympia nella quale apparvero tutti o quasi, gli apparecchi di volo fino ad ora costrutti.

Ma nulla di nuovo nè di originale ha indicato questa rassegna; niente di quanto fosse già provato e conosciuto.

Interessano attualmente certi studi sull'elicottero, il congegno destinato ad eliminare gli inconvenienti del volo slittato ed a conferire agli apparecchi una forza verticalmente ascensionale.

L'elicoplano Latast.

Come già il nostro Forlanini che, pur essendo stato il primo a dimostrare l'efficacia di una legge fisica, non potè mai tradurre la facoltà addimostratasi nel suo modello in un apparecchio di grandi proporzioni — tentò la prova il Breguet, la cui macchina potè alzarsi di qualche decimetro dal suolo senza tuttavia dare affidamento di praticità. Ciò lo indusse un poco più tardi a mutare il suo progetto in *elicoplano*, sposando i due fondamentali principî — quello cioè del volo librato, per mezzo della pressione atmosferica esercitantesi sotto un piano in moto nello spazio, e quello dell'elicottero. Il tipo di volatore che noi riproduciamo, ideato dal Latast, è basato appunto su questo connubio; ma dubitiamo molto che possa dare risultati sensibili date l'enormi difficoltà d'ottenere un rendimento d'eliche sufficiente a sollevare di per sè l'apparecchio e di conciliare i due principî dell'aeroplano e dell'elica ad asse verticale.

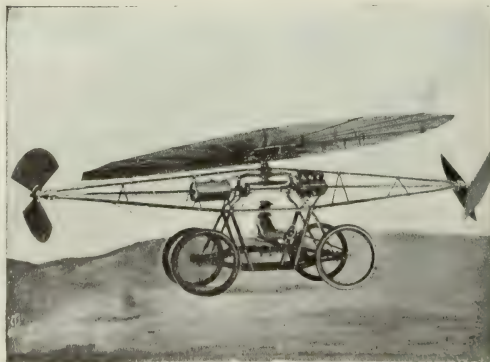
Notevoli sono i tentativi di biciclette aeree. E' a puro titolo di attualità che noi abbiamo dato posto fra le nostre illustrazioni all'aerociclo testè provato dal francese conte Puiseux.

Il primo non differisce essenzialmente — motore a parte — dagli aeroplani cellulari costruiti lo scorso anno dai fratelli Voisin.

Su di una bicicletta ordinaria sono fissati quattro tubi che sostengono il telaio del *planeur*. Un'elica a trazione, di m. 1,10 di diametro, è unita per mezzo di trasmissione ai pedali. Il telaio è ricoperto da un tessuto leggiero il quale forma due ali ai lati di metri quadrati 3, 50 ciascuna ed una grande cellula.

I giornali riferiscono che il conte de Puiseux ha ottenuto dei risultati incoraggianti.

Noi non esitiamo ad ammetterlo. Però ci sembra (ed in questa opinione ci conferma un calcolo dei più elementari) che, data la relativa esiguità di superficie portante di cui dispone lo *chassis*, si renda necessario per volare una velocità di traslazione irraggiungibile con mezzi muscolari normali

Potrà darsi che l'inventore sia riescito a perdere il peso ed anche a sollevarsi per pochi istanti, imprimendo ai pedali uno sforzo massimo e per conseguenza brevissimo d'impulso; è possibile che sia riuscito a compiere piccoli balzi e piccoli voli scendendo celerissimamente da qualche pendio; ma quanto

a volare durevolmente e praticamente, siamo ancora lontani coi mezzi di cui disponiamo.

Auguriamo che i tecnici trovino una foggia d'elica che permetta di utilizzare più del 70 per cento dell'energia motrice; poichè soltanto questo progresso renderà possibile il velocipede alato.

L'aerociclo dell'inglese Gaumont, a quanto sembra, ha delle vedute più modeste; esso serve, più che ad altro, di ordigno sperimentatore.

Qui la bicicletta è sormontata da una scatola triangolare leggermente concava nella parte inferiore realizzante il principio del cervo volante di Hargrave. Essa non è però azionata da eliche nè da analoghi organi di propulsione o di trazione. — Questo apparecchio, che ha il grande vantaggio d'una estrema leggerezza, permetterà al ciclista che corra su un terreno acconcio, sviluppando la velocità massima, di effettuare qualche salto, paragonabile quasi al volo delle cavallette. Ad ogni modo, niente di più.

Il cicloplano Puiseux.

***

Le prove di questi giorni non hanno ancora dato nulla che si stacchi dall'ordinario.

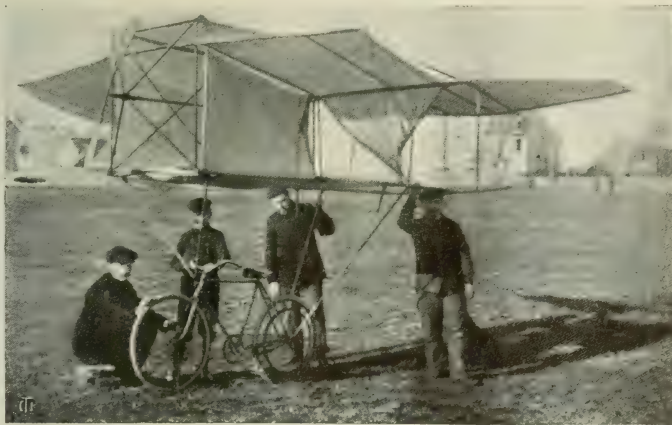
Wright istruisce a Roma due allievi italiani, i tenenti Calderara e Savoia; gli allievi francesi di Wilbur, Conte di Lambert e Paolo Tissandier, alla loro volta fanno altri discepoli. Delagrange apprende il maneggio d'un biplano Wright.

Dei monoplani ottimi risultati diede ultimamente la *Demoiselle* di Santos Dumont percorrendo a Saint-Cyr due chilometri in linea retta ad una notevole altezza.

Frattanto i comitati si danno a preparare febbrilmente delle gare aeree. Fallito ed abbandonato ormai il progetto di una corsa d'aeroplani nella baia di Monaco per i gravi pericoli presentanti la profondità dell'acqua sottoposta, senza la probabilità di ovviarvi con appositi galleggianti, procedono attivamente le organizzazioni dei circuiti di Brescia e di Reims.

Delegato della Commissione di quest'ultima, poche settimane fa, si recò a Brescia il Conte di Polignac per prendere accordi coi nostri ordinatori allo scopo di assimilare certi punti fondamentali dei due regolamenti.

Il nostro pubblico conosce già quanto, durante questo abboccamento, venne concretato; come sia cioè riservata pel Circuito bresciano una settimana, l'ultima della riunione, a delle prove a data fissa.

Comunque questa *demarche* del Commissario francese dimostra in quale conto sia tenuta all'estero la prima manifestazione aviatoria nazionale, e come da ciò e da altri indizi che sarebbe troppo lungo enumerare, le sia già in anticipazione assicurato il successo.

Il volo compiuto da Santos Dumont sulla *Demoiselle* nella spianata di Saint-Cyr. (*Fot. Argus*).

STATO DI DISTRIBUZIONE DELLA CARTA D'ITALIA.

Con la spedizione dei fogli di Cefalù e Catania, che si effettua in questo mese, i soci del 1908 hanno ricevuto tutti gli otto fogli loro promessi nello scorso anno.

Sono così **20** i fogli finora pubblicati e distribuiti e cioè: 4 Fogli nel 1906, cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova; sono in vendita a **L. 2.** — 8 Fogli nel 1907, cioè: Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze; sono in vendita a **L. 4.** — 8 Fogli nel 1908, cioè: Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania; sono in vendita a **L. 4.**

Il blocco dei *venti fogli* è in vendita, alla sede, al prezzo speciale di L. 10 (L. 20 pei non soci).

Il Touring per le segnalazioni in montagna.

I premiati del Concorso Ravà-Sforni 1908.

L'esito del concorso Ravà-Sforni, indetto lo scorso anno dal Touring per la propaganda delle segnalazioni in montagna, ha avuto esito veramente incoraggiante. Diamo ora comunicazione delle conclusioni alle quali è giunta la giuria del Concorso, conclusioni che in sua ultima seduta il Consiglio del Consorzio ha accettato integralmente.

La Giuria, premesso che per le segnalazioni eseguite dai concorrenti alpinisti venne chiesto ed ottenuto il benestare delle Società alle quali rispettivamente appartengono i segnalatori, mentre per le segnalazioni escogitate dagli ufficiali alpini ritenne sufficiente affidamento di regolare esecuzione la qualità e la competenza dei segnalatori stessi — giudicò tutte le segnalazioni e le relative monografie degne di premio. Stabilì solo una graduatoria, per l'assegnazione delle medaglie, in ragione della maggior prestazione dovuta dare da alcuni segnalatori che presentarono parecchie monografie in confronto di quelli che ne presentarono una sola.

Venne perciò assegnata una medaglia d'argento di prima grandezza ai signori: cap. cav. Celestino Bes, marchese Vincenzo De Peco, Cesare Morlacchi, cap. Giuseppe Almasia, cap. Giulio De Negri, capitano Alessandro Musso, ten. Remigio Perętti, tenente Polli Ernesto; e una medaglia di seconda grandezza ai signori: cap. Vittorio Adami, Camesasca Emilio, ten. Domenico Chiodo, ten. Giuseppe Cremascoli, Desio Giuseppe, sottoten. Di La Fontaine, ten. Mario Ferrero, sottoten. Alessandro Napoli, sottoten. P. L. Nasalli Rocca, ten. Spelta Carlo, dott. Roberto Uziel, ten. Villa Vincenzo.

Circa il rimborso di spese agli alpinisti, vennero assegnate L. 25 per ciascuna delle segnalazioni fatte dagli alpinisti signori Morlacchi, Desio-Camesasca e dott. Uziel.

Quanto ai piccoli premi in denaro previsti nell'articolo 4 del Programma per gli uomini di truppa che si prestarono per l'esecuzione materiale delle segnalazioni, la Giuria, secondo l'elenco trasmesso dai rispettivi ufficiali, assegnò L. 5 a ciascuno dei soldati, e per ciascuna segnalazione cui presero parte.

Assegnò pure una medaglia d'argento di terza grandezza ai caporali volontari di un anno, signori: Giuseppe Lodrini, Luigi Calegari, Luigi Piazzi, del 5. Alpini; e al soldato Bonato Pietro che dichiarò rinunciare al premio in denaro a favore del Consorzio.

La Giuria inoltre propose al Consiglio del Touring, e questo di buon grado volle accettare, che ai Comandi dei Reggimenti Alpini venisse assegnata una speciale medaglia di benemerenza.

Concorso Ravà-Sforni 1909 per le segnalazioni in montagna.

1. — E' istituito dal « Consorzio per le Segnalazioni in montagna », con sede presso il Touring Club Italiano, un secondo concorso a premi intitolato al nome del fondatore dott. Guido Ravà-Sforni, per le migliori segnalazioni in montagna che verranno eseguite entro il 30 novembre 1909.

2. — Al concorso potranno prender parte tre categorie di concorrenti:

a) Alpinisti;
b) Ufficiali e Sottufficiali Alpini;
c) Albergatori e Società locali di abbellimento.

Alpinisti e Società Alpine. — Saranno ammessi a questa categoria gli alpinisti e le Società Alpine facienti parte del Touring Club Italiano, i quali rivolgano domanda di partecipazione al concorso e le cui segnalazioni rispondano ai seguenti requisiti:

a) La segnalazione, prima di essere eseguita, dovrà essere annunciata dal concorrente al Consorzio ed essere da questo accettata, allo scopo di evitare che vengano segnalati itinerarî già muniti di tali indicazioni;

b) La segnalazione dovrà essere eseguita secondo il Regolamento stabilito dal Consorzio (vedi Rivista 1907, pag. 339 od il programma che il consorzio invia a richiesta).

c) La segnalazione dovrà essere stata collaudata dalla Giuria o per sua delegazione da una delle Società consorziate;

d) La segnalazione dovrà essere accompagnata dalla rispettiva monografia di tipo analogo a quelle già pubblicate dal Touring Club Italiano, o quanto meno da tutte le notizie e le indicazioni necessarie alla compilazione della monografia stessa per cura del Consorzio. Possibilmente la segnalazione sarà riportata sul foglio corrispondente della Carta al 25 000, che il Consorzio fornirà al concorrente che si impegni di eseguire la segnalazione.

Per la categoria *Alpinisti* verrà messo a disposizione un fondo di L. 500 (cinquecento) di cui una parte sarà destinata all'assegnazione di premi in medaglie d'argento, e l'altra verrà erogata a titolo di rimborso spese tra i concorrenti premiati.

Qualora le segnalazioni e le monografie premiate fossero eseguite e presentate al Concorso da collettività, una medaglia potrà anche essere assegnata a ciascuno dei varii esecutori delle segnalazioni, quando siavi rinuncia al rimborso delle spese.

Potranno essere assegnate distinzioni alle Società Alpine i cui soci avranno eseguito un numero notevole di segnalazioni e di monografie degne di premio.

4. — *Ufficiali e Sott'ufficiali Alpini.* — Saranno ammessi a questa categoria del Consorzio gli Ufficiali ed i Sott'ufficiali Alpini, i quali, attenendosi alle norme stabilite dal Consorzio ed alle disposizioni emanate dal Ministero della Guerra, faranno dagli uomini di truppa eseguire segnalazioni sugli itinerarî stabiliti per le escursioni degli Alpini, e trasmetteranno al Consorzio le relative monografie o gli elementi per la compilazione delle monografie.

Agli Ufficiali ed ai Sottufficiali verranno conferiti dei premî in medaglie d'argento: il Consorzio assegnerà inoltre agli uomini impiegati alla materiale esecuzione delle segnalazioni, dei piccoli premi in denaro. La somma messa a disposizione per questa categoria del Concorso è di L. 300 (trecento).

In ogni caso, per la partecipazione al Concorso, le segnalazioni dovranno essere preannunciate al Consorzio e dovranno essere dal Consorzio accettate.

Ai reggimenti che avranno eseguito un numero notevole di segnalazioni e di monografie degne di premio potrà venir assegnata una speciale distinzione.

5. — *Albergatori e Società locali di abbellimento.* — Saranno ammessi a questa categoria del Concorso i Proprietarî o Conduttori di alberghi e le Società locali di abbellimento che, scegliendo come punto di partenza le rispettive sedi, avranno segnalato itinerarî particolarmente interessanti nei dintorni.

I concorrenti dovranno attenersi, per ciò che concerne l'esecuzione delle segnalazioni, a quanto è disposto dai comma *b*, *c* e *d* dell'art. 3. Per l'annuncio preventivo delle segnalazioni da eseguire, gli Albergatori e le Società di abbellimento dovranno rivolgersi al Consorzio.

I premî consisteranno in medaglie d'oro e diplomi. Essi verranno assegnati agli Enti ed agli Albergatori che avranno compiuto le segnalazioni e presentato monografie e dati meglio rispondenti agli scopi del Consorzio.

6. — Un'apposita Giuria, nominata dal Consiglio del Consorzio e della quale farà parte il fondatore del Concorso, giudicherà, a Concorso chiuso, dell'assegnazione dei premî per le differenti categorie e per la distribuzione dei rimborsi, tenendo particolare conto della diligenza colla quale le segnalazioni risulteranno essere eseguite, dell'interesse loro dal punto di vista turistico e dei pregi delle monografie presentate per la pubblicazione.

E' fatta facoltà alla Giuria di assegnare ad altre categorie i fondi disponibili per una categoria che non fossero erogati.

* * *

Il Regolamento per l'esecuzione delle segnalazioni secondo il programma del Consorzio è stato pubblicato sulla *Rivista* di novembre 1907: la segreteria del Consorzio provvederà ad inviare esemplari del Regolamento a chiunque ne faccia richiesta.

Per ogni informazione, rivolgersi al Consorzio per le Segnalazioni in Montagna presso il Touring Club Italiano, Via Monte Napoleone, 14, Milano.

L'automobile ridotto a camera da letto.

L'automobile su cui si mangia e si dorme.

L'automobile, fra gli altri benefici, ha creato anche quello inestimabile di porgere al turista una specie di casa ridotta, quando sia utilizzato con un sufficiente senso dello spazio. Un *gentleman* americano ha testè inventato una vettura automobile mediante la quale può con la sua famiglia, composta di quattro persone, viaggiare, internandosi anche nelle regioni più inaccessibili del continente, cucinando, mangiando, dormendo, in una parola, abitando entro la sua casa rotabile.

Il consorzio umano e con esso tutte le meravigliose risorse della civiltà costituiscono il patrimonio più apprezzato dalla famiglia umana; ma quante volte ci invade la nostalgia di poter rompere la grave catena di obblighi che ci lega alla società!

L'automobile del signor Burt infatti consente oltre la libertà, tutto il *comfort* di cui sono ricchi i carrozzoni ferroviarî dei treni di lusso più moderni. Motore, bagagli contenenti gli oggetti necessarî per mangiare e dormire, luogo d' osservazione turistica son tutti... riassunti su d'un semplice *chassis* di automobile ordinario.

Il veicolo è illuminato da luce elettrica e riscaldato da una piccola stufa a gaz che serve anche alla cottura dei cibi.

La comodità di questo automobile consiste nella agevolezza con cui i varî organi della vettura vengono trasformati a seconda della necessità.

La tavola è apparecchiata sull'automobile.

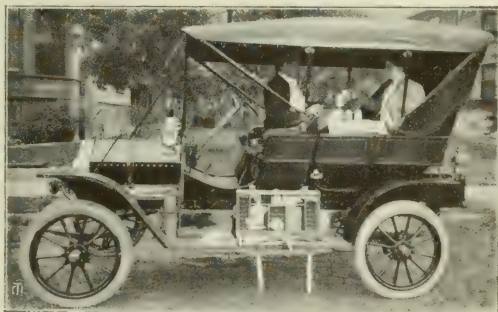
Allo stato normale essa non presenta nulla di insolito: è un doppio *phaeton* a cinque posti sormontato da un solido *tendelet*.

Ma, venuta la sera, la spalliera dei sedili anteriori si abbassa in modo da stendersi fino al limite posteriore in un piano solo. Così si ottiene un letto che si appoggia su gambe di ferro articolate ed è protetto da cortine di celluloide le quali, mentre garantiscono l'oscurità, non tolgono la ventilazione.

Sembra un paradosso: l'automobile, questa schietta espressione dell'industrialismo odierno, offre modo di vivere nel contatto più intimo con la natura, al pari degli uomini primitivi, e di potere, per diversi giorni, rimanere lontani ed indipendenti dal mondo.

Al mattino i dormienti si destano, si levano, ripongono le lenzuola e le coperte in un baule attaccato posteriormente alla carrozza. Rialzano il letto che diventa di nuovo un sedile. Dietro vi rimane però una piccola tavola per la *toilette* che, fatta girare, presenta dal lato opposto uno specchio. Quando i viaggiatori vogliono mangiare non vi sono maggiori difficoltà. Una spalliera di sedile, abbassata orizzontalmente, diventa una mensa; i recipienti di alluminio si traggono da un cesto appeso a destra della vettura, le vivande da un'altra cesta posta a sinistra. In tal modo è possibile a dei turisti appassionati spingersi nell'interno della California, dove gli alberghi sono rarissimi e gli albergatori esosamente cupidi.

L'automobile può contenere viveri per una settimana e dà modo di girare in lungo ed in largo il mondo, godendo la massima delle libertà sia nei riguardi morali che in quelli economici.

La tendenza ad isolarsi dai fragorosi ed intensi centri civili, che è diventata come un bisogno irresistibile di riposo, ha creato in Inghilterra lo sport del *Caravanning.* Il *Caravanning* però in America, dove il tempo è concesso più avaramente all'ozio, dove lo stimolo del guadagno urge anche i più facoltosi, non sarebbe concepibile. E' perciò che si è tentato con successo di sostituirvi l'automobile-casa che ha almeno il vantaggio della rapidità. (*The Car*).

STRADE

La questione del miglioramento delle strade portata dal Touring in Parlamento.

La Commissione Miglioramento Strade nella seduta del 2 aprile ha dato voto favorevole alla pubblicazione e diffusione fra Deputati e Senatori del Memoriale che l'ing. M. Tedeschi ha compilato in nome e per conto del Touring, e nel quale si invocano solleciti provvedimenti legislativi a favore delle strade, le cui condizioni vanno peggiorando in ragione diretta dell'aumentare del traffico.

Se le leggi del 1868 e del 1881 con sufficienti stanziamenti hanno favorito lo sviluppo della nostra rete stradale, leggi più recenti ne hanno diminuito i vantaggi che dalle prime era giusto l'attendere.

Le strade comunali tendono ad una rovina definitiva, e la manutenzione delle strade provinciali e nazionali non è certamente fatta, in generale, con mezzi moderni ed idonei.

« Conviene affrontare e cercare di risolvere, afferma l'ing. Tedeschi, una questione che richiede bensì mezzi adeguati, ma assai inferiori a quelli che si destinarono ad altri servizi certo importanti, ma non così indispensabili ed utili per le popolazioni, come le strade ».

Si chiede pertanto una *Riforma legislativa* nel senso di facilitare l'azione di quegli enti che hanno intenzione di fare e di far bene.

Creare un *Codice Stradale* che disciplini la viabilità a partire dalle strade di grande comunicazione fino al più umile sentiero di campagna, che consideri cioè i rapporti fra strada e tramvia e fra strada e ferrovia, che studi la relazione fra i vari mezzi di trasporto, rinforzo delle opere d'arti, ecc., ecc.

Per ciò che riguarda la *questione tecnica* si chiede il miglioramento della manutenzione stradale applicando i migliori sistemi tecnici (compressione a vapore, impiego di spazzolatrici, inaffiatrici, macchine per spezzare il materiale, ecc.) cominciando dalle strade nazionali.

Infine si chiede al Parlamento di risolvere la *questione finanziaria* domandando al Governo un aumento sugli stanziamenti attuali nel bilancio dei lavori pubblici per la manutenzione delle strade nazionali; uno stanziamento speciale per la sistemazione e rifacimento graduale delle massicciate che più ne abbisognano; infine d'affrettare le costruzioni stradali già previste con leggi.

Il I° Congresso Internazionale della Strada: Parigi 1908. - Relazione dei Delegati del T. C. I.

E' una rapida sintesi dei risultati del Congresso, delle sue manifestazioni più importanti e degli insegnamenti che da esso se ne possono trarre.

Le deliberazioni del Congresso, che assunse grandissima importanza per la partecipazione dei delegati di tutto il mondo, vengono discusse, nella relazione di cui trattasi, questione per questione.

Un intero capitolo venne dedicato all'applicazione che in Italia si potrebbe fare di alcuni deliberati, quali la continuazione degli esperimenti con massicciate elastiche (tarmac e tarmacadam); l'adozione della cilindratura e della catramatura, quest'ultima ideata da un ingegnere italiano ed esperimentata per la prima volta in Italia, ecc., ecc.

Segue infine una breve descrizione delle escursioni dei congressisti, ed uno sguardo alla mostra stradale.

Monografia delle Strade d'Italia.

Mancava uno studio statistico e critico sulla viabilità in Italia, che ci dicesse che cosa si fa dallo Stato, dalla Provincia e dai Comuni per la conservazione di un patrimonio che ci è costato sacrifici non lievi.

Nella pubblicazione che sta per uscire si è cercato di esporre in forma chiara i dati e le notizie che 60 Provincie, rispondendo alla nostra inchiesta, ci hanno inviati, si è cercato di dare al lettore un'idea netta dei mali che affliggono i 140 000 chm. di strade italiane, che per troppo lunghi anni abbiamo dimenticate.

Si considerano i diversi sistemi di manutenzione in uso, i vari modi di approvvigionamento dei materiali, esponendone i pregi ed i difetti.

Ampio svolgimento venne dato alla parte tecnica, in special modo a ciò che riguarda la cilindratura e la catramatura, gli unici mezzi di manutenzione stradale per ora rispondenti alle moderne esigenze del traffico.

L'intero libro è diviso in tre parti: nella prima è detto dello sviluppo, della classificazione e delle leggi che riguardano le strade; nella seconda si parla delle strade provinciali, mentre l'ultima è dedicata alle strade nazionali e comunali.

Nuove Strade.

— Il Consiglio Provinciale di Udine ha votato la costruzione della strada Comeglians, Rigoleto e Forni Avoltraia Sappada da allacciarsi alla provinciale di Comelico.

— Vennero iniziati i lavori della nuova strada Tavernola-Castio sul lago d'Iseo.

— Ad Inverigo ebbe luogo un'adunanza dei rappresentanti dei comuni briantei per promuovere la costituzione del Consorzio della strada Lipomo-Brivio.

— Il Ministro dei LL. PP. ha approvato il progetto avanzato dal comune di Lavena per la costruzione della strada consorziale lacuale d'accesso alla stazione di Porto Ceresio.

Linee Automobilistiche.

— Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha stabilito come criterio di massima per l'istruttoria delle domande di concessione di servizi automobilistici, il concetto di non considerare come concorrenti le linee, che hanno qualche tratto comune, quando diversa sia la finalità del servizio.

— Il 12 aprile venne inaugurato il servizio d'automobili fra Viterbo ed Orvieto.

— La linea Rapallo-Zoagli venne inaugurata il giorno 11 d'aprile.

— Si è iniziato un servizio pubblico d'automobili da Belluno pel Cadore.

— Il giorno 15 aprile si inaugurò la linea Adria-Ariano-Cavarzere-Piove.

— Verrà presto inaugurato il servizio automobilistico per Sestri, Borgotaro, Redonia, Sesta, Godano, Spezia.

— La linea Piacenza-Bobbio verrà presto iniziata.

— Sembra assicurato il servizio d'automobili fra Cortanze e Torino.

— La Società servizi automobili di Urbino ha già firmato il contratto pel servizio Macerata-Feltria-Pesaro.

Ferrovie e Tramvie.

— Si sta studiando il progetto di una tramvia che dovrà unire Verona, Tombetta, S. Giovanni Lupatolo, Pozzo, Raldon, Vallese, Pali, Oppeano, Isola Rizza, Roverchiara, e di qui, dividendosi in due rami, giungerà a Legnago ed a Montagnana.

— Si stanno facendo pratiche pel prolungamento della tramvia Padova-Bagnoli fino a Rovigo.

— Ad Arquata (Val di Lemme) si tenne giorni sono un comizio pro tramvia Arquata-Gavi.

— Per cura della Società Volta di Como si stanno facendo i lavori di allargamento della strada Regina per l'impianto della tramvia elettrica Como-Cernobbio.

— Venne inaugurata la ferrovia elettrica Padova-Fusina della Società Veneta.

— Il Comitato pro tramvia Prato-Vernio ha nominato una Commissione coll'incarico di sollecitare presso le Autorità competenti l'attuazione del progetto di detta tramvia.

— La tramvia Mestre-Mirano verrà presto approvata.

— Venne approvata la progettata ferrovia Castelbolognese-Riolo.

— Si è costituita la Società per la costruzione della ferrovia Cuneo-Peveragno.

— La funicolare Bergamo-S. Vigilio avrà una lunghezza di m. 661 con pendenze fra il 10 e il 16‰. L'esercizio avrà luogo con due vetture equilibrate, che percorreranno l'intera linea in quattro minuti, portando 30 persone ciascuna.

— Col capitale di L. 1 200 000 si è costituita la Società anonima per la costruzione della tramvia Biella-Oropa.

Il turismo nel sogno e nell' incubo.

Voi avrete notato che i cattivi sogni, quelli dai quali ci svegliamo oppressi, sudati e coll'affanno del cuore e del respiro, ci trasportano quasi sempre in regioni non mai viste e non esistenti forse in nessuna parte dell'universo; — turismo che si compie per mezzo di viaggi bizzarri, spesso anche terribilmente spaventosi.

Ci accade di sentirci trascinati a velocità di vertigine da una forza ignota contro la quale invano tentiamo di resistere con tutte le nostre energie: i piedi inutilmente si puntano contro terra: il suolo ci sfugge sotto, il nostro corpo perde il proprio peso, una virtù ignota e magica ci solleva e noi sentiamo di fendere lo spazio fantasticamente con un impeto che ci mozza il fiato e ci fa provare l'angoscia di una caduta, di un inabissamento tragico...

Il celebre e valente pittore inglese S. H. Sime ha specializzato la propria arte potentemente suggestiva nel ritrarre tutte le morbide figurazioni che la nostra sub-coscienza negli intervalli anormali ci raffigura.

Le vignette che noi presentiamo sono un saggio eloquente della potenza di questo geniale fotografo del *cauchemar*, le cui opere più famose vanno sotto l'intitolazione... schiettamente turistica di « Paesi delle fate » « Paesi dei sogni » « Paesi degli incubi », ecc.

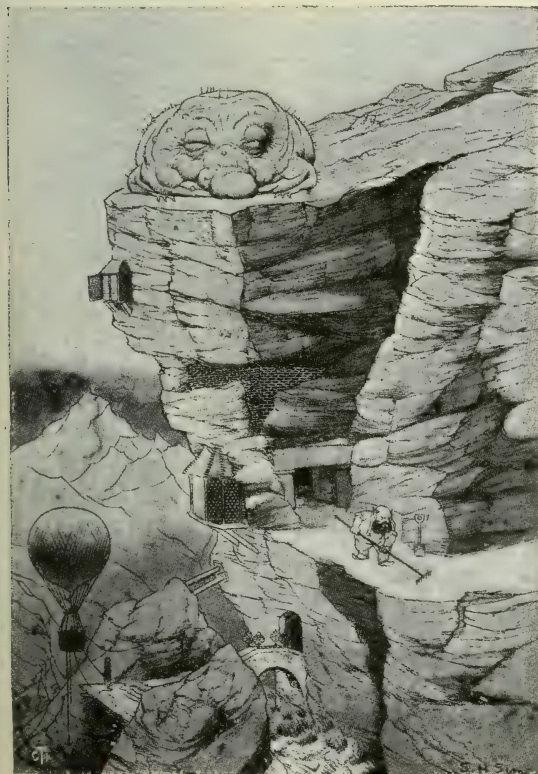
La prima rappresenta la scala e la porta... del paradiso, davanti alla quale dopo un viaggio, chi sa come lungo e faticoso, si trova il ricco della tradizione biblica, quello stesso al quale si riferisce la nota sentenza del Cristo in cui si parla del cammello e della cruna di un ago.

Il paragone torna infatti alla mente di chi guarda la figura del povero viandante perplessa e piena di sorpresa e d'ansia, innanzi alla porticina stretta e tagliata nella muraglia liscia, unita, inesorabile — di fronte a quel foro, traverso cui la propria anima... corpulenta di peccata non potrà mai insinuarsi.

L'altra fantasia ha una potenza di significazione ancor più profonda ed impressionante.

Un dirupo impervio come un'immensa fortezza, selvaggio, nudo e pauroso come un angolo di qualche infernale girone dantesco, rappresenta l'esistenza umana povera ed irta quale noi sogliamo crearcela con la nostra febbre di attività che sovente non ha scopo nè ragione all'infuori che di servire a qualche vizio della nostra mente. Ed il vizio della ingorda ed insaziabile avidità sotto forma di un animale mostruoso e repugnante sovrasta e domina la situazione, aggrappato al sommo della roccia.

E' per lui che il piccolo uomo si travaglia ad accumulare le ricchezze immense.

L'uomo dovrebbe per il ponte e col mezzo del pallone partire, prendere il volo e liberarsi da quell'orribile carcere; ma non può perchè lo sguardo ironico del mostro

lo tiene avvinto ed affascinato alla sua opera faticosa ed alla sua vita miserabile.

E quel gigante dalle forme inimmaginabilmente spaventose, che corre a passi smisurati, per una regione selvosa di cui, con un misterioso istrumento sonoro, risveglia echi d'una allegria accapponante, non è anch'esso un' immagine famigliare dei nostri incubi?

L'ultima illustrazione ci presenta uno dei recenti capilavori del Sime.

Essa non ha bisogno di commenti; chi ha letto le novelle ed i bozzetti del Poe, vi si ritrova con tutta l'asfissia penosa dell'anima con cui il grande novelliere americano, ci ha potentemente afferrati alla gola.

Null'altro che una foresta di conifere: la notte incombente ed un riflesso spettrale della luna di traverso ad un pesante cumulo di nuvolaglia: lontano si proietta l'ombra enorme ed opaca di una rocca d'aspetto sinistro.

Il silenzio è cosa che non si può dipingere; ma qui è raffigurato: lo *si sente.* I lupi stessi interroriti da questa immobilità di cose lugubre ed immensa, fuggono a passi furtivi dalla foresta, un dietro l'altro, senza fruscio, con gli occhi di bragia spalancati nella penombra fonda...

Aggiungeremo che il pittore Sime è un turista appassionato per temperamento e per necessità professionale.

Egli è spesso in giro per l'Inghilterra ma preferisce la Scozia perchè da essa trae maggior copia di motivi per la sua arte, motivi che naturalmente egli ha variati originalmente secondo i capricci della sua stravagante ispirazione. (*Strand Magazine*).

TRENI A RIMORCHIO FUNICOLARE

Il meraviglioso sviluppo delle ferrovie risulta originariamente dall'applicazione pratica delle leggi d'attrito: su d'un binario in piano un veicolo può esser mosso con una forza uguale soltanto ai 3/1000 del suo peso e ad una velocità che può essere 4 volte maggiore di quella che assumerebbe sopra una strada ordinaria e sotto l'influenza d'una forza rappresentante i 3/1000 di questo peso. Lo sforzo è dunque 10 volte minore grazie alla rotaia. Ma ciò non si verifica se non in piano; poichè il peso agirà in modo tutt'affatto differente se un declivio per quanto debole si sostituisca al piano. Basterà un'inclinazione di 25 millimetri ogni metro per esigere uno sforzo di trazione 8 volte più considerevole.

E' appunto allo scopo di evitare alle linee ferroviarie dei dislivelli sensibili che i costruttori si danno pensiero a moltiplicare le curve, i rialzi, le trincee ed i *tunnels*. L'importanza della questione è tanto maggiore in quanto basta una sola pendenza un poco accentuata sull'intera lunghezza d'una sezione ferroviaria per costringere a diminuire il carico dei treni. Se si vuol evitare di ridurre questo carico nella porzione agevole del percorso, si è forzati a scomporre i convogli quando arrivano alla rampa, o di ricorrere con delle locomotive di soccorso, alla trazione in *tandem*.

Tutte queste soluzioni presentano dei serî inconvenienti; senza contare che l'accoppiamento spesso non sarà poi bastante per rimorchiare su d'una salita accentuata un treno che circolerà in seguito senza difficoltà sul resto della linea.

Come provvedere dunque in modo pratico?

Questo è appunto il caso di una linea della rete ferroviaria scozzese.

Bisogna far rimontare ai treni il pendio di Cowlairs, il *Cowlairs incline*, sulla linea Edimburgo-Glascow; questa rampa rappresenta soltanto una distanza di 2 chilometri. Essa data dal 1842, epoca nella quale non c'era l'abitudine di far circolare dei treni pesantemente caricati; di più sulla metà della sua lunghezza la strada s'addentra in una galleria, ciò che rende la trazione ben più malagevole.

A quei tempi non s'immaginava lo sviluppo che i trasporti ferroviari avrebbero in seguito assunto: sembrava già un gran miracolo di poter far circolare pochi trenni su poche linee. Nè si pensava che la necessità di trasportare grandi carichi a forti velocità avrebbe rese indispensabili ed economiche le spese colossali per facilitare con costruzioni di strade speciali il cammino dei veicoli a vapore.

Il punto alto di questo declivio è a Cowlairs dove la rotaia trovasi a 45 metri circa al disopra della stazione di Glascow: questo permette di calcolare immediatamente la pendenza media; ma è interessante sapere che l'inclinazione massima raggiunge circa 25 millimetri per metro.

Dall'apertura di questo tronco si dovettero accorgere che i treni normali non potevano se non difficilmente superare queste salite e si decise di ricorrere ad un sistema funicolare trascinando la locomotiva di testa ed in conseguenza tutto il convoglio attaccato dietro di essa.

A quell'epoca non ci si poteva servire che d'un canapo. Oggi il sistema è stato perfezionato, segnatamente con l'applicazione di un cavo metallico. E' una corda lunghissima di fili d'acciaio intrecciati, presentante uno sviluppo lineare di 4800 metri, di circa 13 centimetri di diametro e del peso di 20 tonnellate.

La enorme corda d'acciaio è assicurata sulla cima della rampa ad una macchina a vapore di 650 cavalli azionante un tamburo sul quale il cavo si arrotola. Essa trascina, in buone condizioni, dei treni pesanti 200 tonnellate. Nel punto in cui la pendenza diventa soverchia per la trazione ad attrito, la corda si trova raccomandata alla parte anteriore della locomotiva. Non appena il treno arrivi ai piedi dell'erta, un agente suona una campana che si fa sentire fino al luogo ove è fissata la macchina che diremo d'*arrotolamento*.

Rimorchio d'un treno per mezzo d'un cavo funicolare.

Il meccanico di essa, mette in moto i congegni dopo aver lanciato un fischio col quale fa intendere di aver ricevuto il segnale.

La corda si tende e comincia a trascinare il convoglio aiutata in questo sforzo dal funzionamento della locomotiva le cui ruote hanno un piccolo attrito sulle rotaie. Un quadrante disposto entro il tamburo di trazione permette di seguire passo per passo lo spostamento del treno sull'erta, come accade per molte macchine d'estrazione nei pozzi delle mine. Quando la sfera di codesto quadrante indica che il treno è pervenuto al sommo del piano inclinato, cioè quasi all'entrata della stazione di Cowlairs, il meccanico toglie il vapore, ed il tamburo cessa di girare.

Naturalmente il convoglio, per quell'impulso che già aveva, sta per prendere una grande rapidità non appena è arrivato sul piano ed allora automaticamente il cavo si stacca dalla locomotiva.

L'operazione si compie sempre ottimamente ed il convoglio può allora continuare il suo viaggio coi suoi proprî mezzi senza aver avuto bisogno di ridurre la propria velocità.

(*Le Nature*)

BIBLIOTECA.

D'Estournelle de Constant, Painlevé, Buttiaux, *Pour l'aviation* (Bibliotèque aeronautique); Parigi, 32, rue Madame.

Di volumi sull'aviazione, specie in questi ultimi tempi, se ne sono pubblicati moltissimi. Quello di cui ci occupiamo non torna tuttavia inutile a chiunque si preoccupi dei grandi problemi che all'avvenire del volo sono connessi. In esso sono raccolti gli atti parlamentari delle sedute durante le quali senatori, deputati e governo francese presero in serio esame il problema del volo, accogliendolo sotto la tutela delle leggi e favorendolo finanziariamente.
Per gli italiani questo volume ha un particolare sapore istruttivo.

La grande Italia, giornale ebdomadario di propaganda e di difesa dei principî nazionali. Tipografia Codara, via Tre Alberghi, 18, Milano.

Di questa pubblicazione che viene a colmare una grave lacuna del giornalismo nostro e risponde ad un sentito bisogno dell'ora che attraversiamo, è comparso un numero avvisatore, dal quale agevolmente si desume l'altezza dell'intento ed il promettente indirizzo tecnico del nuovo periodico.
Esso è infatti tenuto a battesimo da un grande numero di personaggi cospicui che gli hanno inviata la loro adesione e conta fra i suoi collaboratori i più noti e brillanti scrittori italiani.
Sul programma della *Grande Italia* non è il caso di diffondersi; basti a caratterizzarlo il fatto ch'esso si rende interprete delle due maggiori istituzioni patriottiche italiane: la *Dante Alighieri* da un lato ed il *Touring Club* dall'altro.
Infatti sulle sue colonne recherà settimanalmente un articolo riferente passo per passo i progressi e le iniziative del nostro Sodalizio.
Al nuovo confratello auguri di vita lunga, prospera e feconda.

F. Augusto De Benedetti, del R. Liceo di Reggio Emilia, *Verso la meta;* guida per gli studenti delle scuole medie, approvata dal Ministro della P. I., con proemio di Angelo De Gubernatis, della R. Università di Roma. Nuova edizione rifatta ed accresciuta di quattro capitoli (prezzo L. 2, pag. 313); Ditta G. B. Paravia e C., Librai editori; Torino, Milano, Firenze, Roma, Napoli, 1908.

Oggi si studia troppo, dicono alcuni. Si studia male, correggono i più illuminati. Non è il contingente di cose proposte allo studio dei giovani che appare esagerato; bensì la fatica che, dati i vigenti metodi d'apprendimento, l'adolescenza deve impiegare. Tale fatica, causata per lo più da una dispersione di forze intellettive, ridonda a danno, oltrechè dell'economia intellettuale, anche della salute fisica.
Del problema di orientare gli studi ad un indirizzo più logico, più moderno ed igienico, si occupa con acume e competenza l'autore di quest'opera, alla quale per il bene delle giovani nuove generazioni auguriamo tanti lettori.

Club Alpino Accademico Italiano, *Annuario Sportivo* 1908, Torino.

Tra le pregevoli e benemerite pubblicazioni del Club Alpino Italiano va annoverata ancor questa che costituisce in elegantissima veste il bollettino illustrato delle ardue imprese compiute da questo reparto del grande Sodalizio, funzione del quale — dice lo Statuto — è di coltivare e di diffondere l'esercizio dell'alpinismo per formare la sicura coscienza e l'abilità indispensabile a chi percorre i monti senza aiuto di guide.

Emilio Pons, *Enciclopedia dello sport;* pubblicazione in dispense dello Stabilimento Lito-tipografico « La Milano », Corsi e Guerrini, Milano, via San Pietro all'Orto, 12.

Man mano che lo sport entra nelle abitudini e si assimila al ritmo della vita contemporanea, più necessario diventa osservarne e studiarne le fasi di sviluppo ed i modi d'estrinsecazione. Bene ha meritato quindi l'autore di questa enciclopedia che offre a poco prezzo ai profani di apprendere quelle norme che occorrono per la loro iniziazione ai diversi sports, sì che diventi loro agevole di abbracciare con vantaggio del fisico e del morale, quella disciplina che meglio si conviene ai loro gusti ed al loro temperamento.

Conte Lodovico Laderchi, colonnello. *Marsaglia;* estratto della *Rivista militare italiana;* Roma, Tipografia Enrico Voghera.
Lo studio dei grandi fatti storici fatto con la guida di criteri turistici e topografici ha dato di per sè grandi risultati di fedeltà e di suggestiva efficacia rievocatrice, ed ha conferito un maggior interesse e fascino alle regioni di cui si tratta.
Tale è il lavoro dell'A.; lavoro accurato e coscienzioso di storico e di intelligente di cose militari.

Leone Tolstoi, *Della Vita;* traduzione del dott. Leonardo Tucci (L. 2); Città di Castello, Casa Tipografico-editrice S. Lapi.

Venezianina, rivista illustrata d'arte e lettere, d'ambiente veneziano, diretta da Guido Gorlieri di Diano; Ponte della Croce, Venezia.

J. Bourdeau, *I maestri del pensiero contemporaneo;* tradotto da P. Tommasini-Mattiucci. Città di Castello, Casa Tipografico-editrice S. Lapi.

Dott. A. Favaro. *Aree e volumi.* Milano, Società editrice Sonzogno (*Biblioteca del Popolo*), L. 0,20 al volume.

B. Moniveri, *Nuovissima guida storico-artistica della Città dell'Aquila.* Giulianova. Tipografia del Commercio, Editore F. Pedicone.

Pietro Buzzetti, *La Rezia Chiavennasca nelle epoche preromana, romana-barbarica;* Como, Scuola Tip. Casa Divina Provvidenza.

Le Scuole festive nell'Agro Romano, istituite dalla sezione romana dell'Unione FemminileNazionale. Relazione dell'anno 1907-908, proposte per l'anno 1908-909, compilate da Alessandro Marcucci, direttore delle scuole. Roma 1908, Tip. Unione Coop. Editrice, via F. Cesi, 45.

Auto-Guides D A C, Troisieme série; Itineraires automobiles en France (prix Fr. 3,50); Direction 8, place de la Concorde, Paris.

D. Diderot, *Paradosso sull'attor comico.* Società Editrice Sonzogno, Milano.

Dott. C. Battisti, *Guida delle Giudicarie.* Editrice la Società « Rododendro », Trento.

Italia Artistica; Direttore dott. Corrado Ricci. Almerico Meomartini, Benevento, XLIV. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, editore, Bergamo.

Italia Artistica; Direttore dott. Corrado Ricci. Attilio Rossi, Tivoli, XLIII. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, editore, Bergamo.

Mantova e Provincia; Diario-Guida 1909.

Ing. Ernesto Jovinelli, *Automobili* (Guida teorico-pratica). G. Lavagnolo, Torino.

Rag. Carlo De Mattia, *Manuale pratico di contabilità comunale.* Como, Tip. Editr. Ostinelli di Bertolini Nani e C. L. 4,50.

Bernardo Arnaboldi, *Passeggiata Siciliana.* Roma, Tip. della Camera dei Deputati.

Eugenio Boegan, *Le cavità sotterranee presso Dignano.* Trieste, Stab. Art. Tip. G. Caprin.

Em. Lessard, *Almanach des aviateurs.* A. Méricant, Edit., rue du Pont-de-Lodi, 1, Paris. Centimes 60.

Enrico Cocchia, *Il Giappone vittorioso.* U. Hoepli, Milano. L. 5,50.

Louis Goretti, *Les progrès de l'Italie et ses rapports avec l'Empire Ottoman.* Costantinopoli, Imprimerie du Levant Herald, rue Asmali Mesdjid, 35, Pera. L. 1.

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE

(*Fot.* " *Argus* ,,). **Il macht Oxford-Cambridge.** (*Fot. Fiorilli*).

Il pubblico stipato lungo la riva. La gara dei due equipaggi.

(*Fot.* " *Argus* ,,).

Dedalo, vincitore del Derby reale disputatosi alle Capannelle.

Luigi Ganna, di Varese

vincit. della corsa ciclistica Milano-S. Remo

I voli di Wright a Centocelle. (*Fot. Abeniacar*).

Gli aviatori Wilbur ed Orville Wright conversano con la sorella Kate.

Un magnifico volo di Wilbur.

RELAZIONE LARGHEZZA CERCHIONI. — Si prende atto e si manda a ringraziare il consigliere ing. Pugno, della comunicazione della relazione da lui presentata alla Commissione Ministeriale presso il Ministero dei LL. PP. per un regolamento sulla larghezza dei cerchioni delle ruote in relazione al carico dei veicoli.

PROPOSTA DI UN'INCHIESTA PERMANENTE SULLA VIABILITA'. — Salvo stabilire i dettagli dell'iniziativa, si approva la proposta dell'ufficio, di organizzare un'inchiesta permanente sulla viabilità in Italia.

NUOVE NOMINE.

Consoli.

Alassio .... Dott. Carlo Vallega.
Alpignano .... Piero Grenni.
Alzano Maggiore ... Ing. Pietro Micheletti.
Alzo .... Geom. Ettore Vanini.
Ancona .... Galbino Cagnucci.
» .... Geom. Guido Fraboni.
» .... March. Giovanni Nembrini Gonzaga.
Arenzano .... Ing. Giuseppe Mina.
Atri .... Domenico Cichetti.
Augusta .... Pietro Antonio Guida.
Baveno .... Adolfo Borgo.
Bitonto .... Avv. Giovanni Catucci.
Borgo S. Dalmazzo. Dott. Secondo Scrivano.
Cascina .... Dott. Raineri Adorni Braccesi.
Castel S. Giorgio .. Ing. agr. Enrico Amabile.
Castel S. Pietro ... Rag. Guido Roversi.
Cesano Maderno ... Rag. Antonio Villa.
Ciriè .... Achille Chiampo.
Conegliano .... Cav. Alessandro Ricordi.
Conselve .... Rag. Giovanni D'Andrea.
Costantinopoli ..... Prof. cav. Carmelo Melia.
Cuneo .... Ten. Vincenzo Arbarello.
Duemiglia .... Prof. Ernesto Masinari.
Gaiba .... Francesco Stefanelli.
Gerenzano .... Antonio Porro.
Germignaga .... Battista Vicini.
Lanzo d'Intelvi .... Dott. Carlo Canevali.
Locate Bergamasco . Vincenzo Bravi.
Longarone .... Alessandro Talamini.
Marcaria .... Dott. Luigi Tagliavini.
Milano .... Ing. comm. Giovanni De Simoni.
Mirabella Monferrato Evasio Castellaro.
Moglia .... Geom. Leandro Bulgarelli.
Mornico al Serio. ... Clemente Montagnosi.
New-York .... Ing. Tullio Giara.
Nove .... Siviero dott. Valentino.
Padenghe .... Dott. Guglielmo Wolff.
Paderno Dugnano .. Carlo Giussani.
Padova. .... Cav. Cap. Carlo Manara.
Recoaro. .... Eddo Dal Lago.
Ro Ferrarese ...... Giovanni Scutellari.
San Colombano al Lambro .... Giovanni Bianchi.
S. Giorgio su Legnano Dott. Virgilio Maggioni.
S. Arsenio. .... Luigi Coiro.
S. Sofia .... Rodolfo Giorgi.
Sermide .... Egidio Gavioli.
Torino .... Dott. Provvido Sacco.
Toscolano .... Fausto Simonelli.
Valdagno .... Silvio Sella.
Valparaiso .... Italo Chiavelli.
Vaprio d'Adda ..... Augusto Valaperta.
Vicopisano .... Ferruccio Ferrucci.
Vignanello .... Alfredo Pugliesi.
Zurigo .... Amadò Teodoro.

Medici.

Bogliaco .... Dott. Giovanni Cipani.
Corchiano .... Dott. Antonio Baldoni.
Fossombrone ...... Dott. Giovanni Geronzi.
Ozieri. .... Dott. Raffaele Tocco.
S. Giorgio su Legnano Dott. Virgilio Maggioni.
Susa .... Dott. Domenico Tessa.

Legali.

Treviso .... Avv. Domenico Fiorioli.

Automobili - Responsabilità.

Il proprietario di un automobile non è penalmente responsabile della contravvenzione elevata al proprio chauffeur, *quando egli non essendo sull'automobile, non poteva impedire con la dovuta diligenza il fatto che diede luogo alla contravvenzione medesima.*

Sentenza 17 febbraio 1909, del Pretore di Chieri, nella causa penale contro il signor cav. Alfredo Rostain di Torino, rappresentante la Società Brevetti Fiat, imputato di contravvenzione all'art. 67 del Regolamento di Polizia Stradale, 8 gennaio 1905, N. 24, per non aver curato che lo *chauffeur* conduttore dell'automobile « 63-51 in prova » si astenesse dal transitare a corsa sfrenata per l'abitato di Andezeno.

Il cav. Rostain a mezzo del proprio difensore avvocato Roberto Clarotti eccepiva:

Inapplicabilità dell'art. 60 Cod. Pen. mancando prova che l'ignoto *chauffeur*, presunto contravventore, fosse persona soggetta all'autorità e vigilanza del cav. Rostain, citato solo come rappresentante la Brevetti Fiat, e che viceversa il Rostain fosse investito d'autorità e incaricato della vigilanza sopra allo *chauffeur*, e questa duplice prova spetta all'accusa di farla. Osservava che la contravvenzione per eccessiva velocità non è di quelle disposizioni che il sovrastante assente possa far osservare al suo dipendente da lui lontano e quindi non più soggetto alla sua vigilanza e perciò era inapplicabile al cav. Rostain l'articolo 60, che è una deroga al principio fondamentale *peccata suos teneant autores*, e che ad essere applicabile occorre sia dimostrata la negligenza del giudicabile da un obbligo positivo ed incombente di far osservare disposizioni, che a lui unicamente spettava di far osservare, confortava ogni suo assunto con decisioni della Corte Suprema.

Il pretore ritiene che nell'assoluta negativa data dal cav. Rostain al fatto di essersi trovato presente nell'automobile N. 51, dalla guardia di Andezeno colto in corsa sregolata nell'abitato di quel comune, e che nel difetto di qualsiasi elemento di prova in tal senso contro il Rostain medesimo, si rende evidentemente inapplicabile il disposto dell'art. 60 del Cod. Pen.

Infatti è senza meno esatto e fondato nella genesi legislativa di simile disposizione il carattere tutto eccezionale e quindi di restrittiva interpretazione di essa, non solo, ma anche la condizione che esso possa applicarsi solo ed in quanto chi non fu diretto autore, complice o correo di un fatto di trasgressione del genere si trovò all'atto della consumazione di questa in grado di saperne l'avvenimento e quindi trascurò di fare quanto da lui era da farsi per impedire la contravvenzione dell'individuo soggetto alla sua autorità o vigilanza.

E' per altro deplorevole e grave che molti e non rari casi di abuso e violazione del Regolamento di polizia stradale debbano rimanere, come l'attuale, impuniti per la difficoltà che incontrano gli agenti nel contestare agli autori materiali di essa la contravvenzione incorsa.

Ma una tale difficoltà di accertamento degli autori diretti e materiali di fatti simili, se pur può dar materia al legislatore ed anco ai rappresentanti del potere esecutivo, di meglio escogitare e disporre mezzi di accertamento più proprî e sicuri che non quelli di rimettersi alla lealtà dei trasgressori, consci della felicità di rimanere impuniti non obbedendo, non può autorizzare il magistrato a pronunziare dichiarazione di reità di un terzo materialmente estraneo alla contravvenzione, quando dal dibattimento nessun ulteriore elemento di prova potè aversi che quello che emergeva dal verbale di denunzia.

P. q. m.: Il Pretore visto l'art. 344 Cod. Proc. Pen. dichiara non provata la reità del cav. Alfredo Rostain, e lo assolve.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Marzo 1909

SOCI VITALIZI (*)

ADI-UGRI, Baratteili ten. Giovanni — **CHICAGO**, Ryerson Martin A. — **COLOGNA**, Costa dott. Achille — **CREMONA**, Poli ing. G. Francesco — **FORLI'**, Paulucci de Calboli march. Gian Raniero — **GENOVA**, Croce Antonio — **GIUMBO**, Ferrari Giuseppe — **GROSSETO**, Deputazione Provinciale — **IMOLA**, Ginnasi conte Flaminio — **MACERATA**, Pasqualetti Mario — **MAGLIE**, Sticchi Vittorio — **MILANO**, Ariunno Carlo; Biraghi Lossetti Gian Luca; Cantaluppi Guido; Consonno Luigi; Fehr Federigo Rodolfo; Friederichsen rag. Vittorio; Gardenghi ing. Angelo; Melli Achille; Pagani Teresa ved. Longoni; Tarsis conte Giovannino; Tipografia Operai — **MIRA**, Municipio — **MOGADISCIO**, Ricci Bandolino — **NOVARA**, Faraggiana Catherine — **OSSAGO**, Gellera Pietro — **PADOVA**, Cittadella Vigodarzere conte Antonio — **PERUGIA**, Ajo rag. Augusto — **PIACENZA**, Municipio — **PONTE CHIASSO**, Rusca Rinaldo — **ROMA**, Camera di Commercio ed Arti; Di Carpegna Alfredo; Negri de Salvi conte Piero Patrizi march. Giuseppe; Sonnino bar. Giorgio senatore del Regno — **SIENA**, Becheroni avv. Tito — **TORINO**, Bottino avv. Tancredi; Fiorina Salvatore; Guidetti Anna; Porino Alfredo — **VENEZIA**, Vienna Balilla.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

(**) *Art. 6 e 9:* I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

SOCI ANNUALI

ALESSANDRIA. - Rangone Giambattista.
Asti. — Bertasso Giuseppe, Borra Marco, Patrucco cav. Filippo.
Casale Monferraio. — Praga avv. Pasquale.
Casorzo. — Varvelli Giuseppe.
Ovada. — Duina Ettore, Rocca Luigi.
Tortona. — Mezzano rag. Domenico, Montefiore ing. Giuseppe.
Vesime. — Brondolo Riccardo.
Villanova d'Asti. — Gilardi Giuseppe.
ANCONA. — Mallio dott. Alessandro.
Chiaravalle. — Giampieri Antonio, Veloce Club.
Filottrano. — Corallini Giuseppe.
Iesi. — Capomagi Silvestro, Matteucci prof. Aldo.
Osimo. — Barone ing. Attilio.
AQUILA. — D'Antonio Padre Adriano, Pastore Ernesto.
Carsoli. — Placidi Giov. Battista.
Civitella Alfedena. — Antonucci Efisio,
AREZZO. — MASCAGNI ADA.
Alberoso. — Pecchi Amato.
ASCOLI PICENO. — *Alteta.* — Merli not. Giuseppe.
Castel di Lama. — Ricci Giuseppe.
Colli del Tronto. — Cicconi cav. magg. Beniamino, Pignotti Luigi.
Fermo. — Ferracuti ing. Daniele,

Merli Clemente, Mori Giovanni, Pesci Mario, Petracci Vittorio.
AVELLINO. — *Solofra.* — De Vita Donato.
BARI. — Associazione Pro Bari, Daclou Carlo, De Tullio Domenico, La Volpe avv. Vito Antonio, Palasciano avv. Modesto.
Altamura. — Lo Basso Pasquale.
Cisternino. — Liguori Giovanni, Pepe Oronzo.
Conversano. — Calia dott. Raffaele.
Minervino Murge. — Bevilacqua dott. Giuseppe, De Ruvo Felice, Labianca Luigi, Limongelli Vincenzo, Lipari Paolo.
BELLUNO. — *Feltre.* — Battain Luigi.
Longarone. — Buso Albino, Scotti Francesco, Società Sportiva, Vdzza Attilio.
Pedavena. — ZABOT RENATA.
Ponte Serra. — Gorza Arturo.
BENEVENTO. — Bruno ing. Tommaso, Caracciolo Alfonso, Di Marino Fiore, Palombi ing. Alfredo.
Ponte Paupisi. — Caputo Luigi.
S. Lorenzo Maggiore. — Brizio geom. Angelo.
Solopaca. — Abbamondi avv. Alberto, Abbamondi Gennaro, Cutillo avv. Salvatore. D'Onofrio avv. Gaetano.
Telese-Cerreto. — Bassi Giuseppe.
BERGAMO. — Belli nob. Luigi, Plebani ing. Dietelmo.
Alzano Maggiore. — Bonomi Alessandro, Busca Giacomo.
Calcio. — Orini Cesare.
Cisano. — Motta Tommaso.

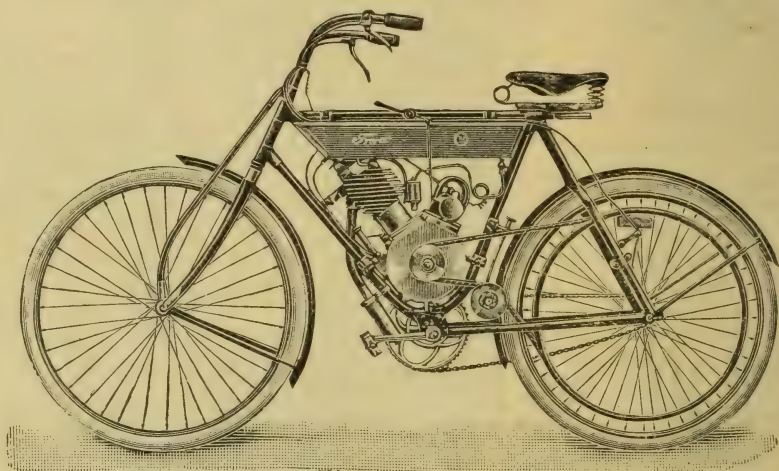
Dezzo. — Colombo Cesare.
Parre. — Palamini Gilio.
Piazza Brembana. — Dentella Daniele.
Ponte Barcotto. — Rossi Luigi.
Ponte di Nossa. — Mosca Luigi.
Ponte S. Pietro. — Montoli Cesare.
Premolo. — Bassanelli Carlo.
Redona. — Baertsch Alberto, Graf Riccardo, Speroni Francesco, Wild Giovanni.
Seriate. — Messi Alessandro.
Zogno. — Bonesi avv. Gian Giacomo.
BOLOGNA. — Amaducci dott. Arnaldo, Bertone magg. Camillo, Bononcini rag. Torquato, Carlandi cap. Pietro, Casalini prof. Antonio, Consolato T. C. I. di Bologna, Coppola ing. Raffaele, De Lillo Giuseppe, Graziani cap. Gino, Monari rag. Anterio, Nadalin avv. Ettore, Paolini Antonino, Rosselli ing. Francesco, Stiassi Raffaello, Tavaglini Giulio, Testoni Giulio, Treche Augusto, Vercelli Antonio.
Casalecchio di Reno. — Azzaroni Calisto.
Dozza. — Dallacasa Amedeo.
Galliera. — Francioli Marino, Mazzacurati Francesco.
S. Pietro in Casale. — Bagnoli Paolo, Berselli Antonio, Fava Mario, Ferrari Francesco, Mazzacurati Giuseppe, Rimondi Medardo.
BRESCIA. — Alberti Cesare, Bonomi ing. Carlo, Busca Giuseppe, Capelli E. e Figlio, COPPI CATINA ved. ZUCCOLI, Coroneo Angelo, d'Albergo avv. Francesco, Giusletti cav. Umberto, Magnocavallo Giovanni, Mainetti Giuseppe.
Bagnolo Mella. — Cominetti Gaetano.
Berlingo. — Gennari Alessandro.
Bogliaco di Gargnano. — Cipani dott. Giovanni.
Cedegolo. — Marconcini Alfonso, Mazzola Giacomo, Zamboni Tullio, Zanetti Mariano.
Cividate Camuno. — Tovini Leone.
Coccaglio. — Zappa Giovanni.
Desenzano. — Cerini Pietro, Fabiani Mario, Municipio.
Ghedi. — Codenotti Giulio.
Malegno. — Morandini Defendente.
Manerbio. — Cesura Edoardo.
Palazzolo sull'Oglio. — Gorini Luigi, Maifredi Adolfo.
Remedello Sotto. — Negri Agide.
Salò. — Giacomini Giammaria, Sozzani prof. dott. Adolfo.
Sarezzo. — Baviera Battista.
Trenzano. — Tonoletti Abele.
Verolanuova. — Longoni Leonardo.
Vestone. — Felloni rag. Giovanni.
CAGLIARI. — Cappa Bava ing. Giulio, Devoto Edoardo, Faggioli rag. Attilio, Illario Natale, Tronci Onorato.
Borore. — Delogu Achille.
Ghilarza. — Licheri avv. Giovanni.
Oristano. — Delogu Luigi. Delogu Serafino, Oppo Serafino.
Seni. — Piga Amedeo.
Campobasso. — Colombo Giovanni, Magno Mercurio di Luigi.
Trivento. — Scarano Alfonso.
CASERTA. — Wembacher Carlo.
Formia. — Di Paola prof. Erasmo.
Macerata di Caserta. — Pugliano Paolo A.
Maddaloni. — Zandara Attilio.
CATANIA. — Paternò Castello marchese di Capizzi Benedetto.
CATANZARO. — Assanti ten. Rosario, De Vita Francesco, Prinzi Carmelo.
Buonocampo. — Melacrinis avv. Caio Fiore.
Cotrone. — Pedace rag. Vincenzo.
Gizzeria. — Trapuzzano Vespasiano.
Monteleone Calabro. — Castellani Ottorino.
CHIETI. — *Paglieta.* — Carusi Donato, Di Nella Nicola.
COMO. — Gabaglio Pasquale, Helbing Federico, Leoni Pietro, Maffessoli Giuseppe, Maggioni Alessandro, Noseda Attilio, Sala Febo, Savonelli Luigi, Scotti Andrea, Società Filarmonica Ciclistica Comense, Trombetta Luigi.
Besozzo. — Pedroni Giuseppe.
Binago. — Società Unione Sportiva Binaghese.
Cantù. — Brenna Ernani, Casella Ferdinando, Fojanini dott. Aristeo, Marelli Giovanni.
Cernobbio. — Villoresi Camillo.
Cernusco Lombardone. — Ancarani rag. Giuseppe.
Colico. — Maseri Giovanni.
Gravedona. — Risi Amedeo, Stampa Emilio.
Merate. — TERUZZI GIULIA ved. FOSSATI.
Missaglia. — Gambaro Giuseppe Armando.
Novedrate. — Radice rag. Giuseppe.
Osteno. — De Pietri Silvio.
Ponte Chiasso. — Spindler Felice.
Porlezza. — Galli Tognotta Carlo.
Tonzanico. — Ripamonti Giorgio.

Uggiate. — Bernasconi Adolfo, Società Sportiva.
COSENZA. — *S. Demetrio Corone.* — Cordova Fernando.
S. Marco Argentano. — Aloia Giovanni, Campagna Carlo barone di S. Demetrio, Richetti Faust.
CREMONA. — Bodini Guido, Bonati Ettore, Cominetti Amedeo, Facchetti Alessandro, Gorra rag. Giovanni, Guereschi rag. Achille, Olzi Ferruccio, Rini Glicerio, Rossi rag. Alfredo, Santini Alessandro.
Ca d'Andrea. — Gamba Angelo.
Calvatone. — Salari Giuseppe.
Cignone. — Frittoli Aristide, Mainardi Assuero.
Gadesco. — De Micheli Luigi.
Ostiano. — Barbera dott. Antonio, Vighenzi Domenico.
Paderno Cremonese. — Bonetti avv. Battista.
Pescarolo. — Filippini Romualdo, Manfredi Giovanni.
Soresina. — Marenghi Carlo.
Torre de' Picenardi. — Salomoni Carlo.
CUNEO. — *Bra.* — Mathis Luigi.
Cherasco. — ANNONI profess. GIUSEPPINA, Circolo Sociale.
Fossano. — Barbero Giuseppe, Oytana Alessandro.
Lagnasco. — Bersia geom. Pietro.
Mondovì Piazza. — Marcheselli Mario, Rossi avv. Giuseppe.
Neive. — Barberis Arturo.
Roccavione. — Vola Giovanni.
Saluzzo. — Gerbotto Giuseppe, Pignatta Giovanni, Scatolero geom. Pietro, Signorile Alessandro.
FERRARA. — Tenani Efrem, Vandelli Oscar.
Mezzogoro. — Gattolini Carlo, Sarti Primo.
Vigarano Pieve. — Gilli Gino.
FIRENZE. — Bonardi sac. Giulio, Brancadoro Pio, Corsi cap. Alfonso, Del Panta Alfredo, Feistmann Lothar, Fossi Dante, Gola rag. Francesco, Grassi Eugenio, KEREDALL ELIZABETH B., Maetzke Ercole, Malevolti Carlo, Malossi Giacomo, Mangano dott. Guido, Martelloni Arturo, Padovani Aurelio, Passigli Ubaldo, Rocchi Giovanni, Miss. RYERSON N. C., Santarelli ten. gen. Giovanni, Tei Alfredo, Truslon James L., Zevi ing. Guido.
Empoli. — Giunti Angiolo, Orlandini Onesto, Unione Ciclistica Empolese.
Firenzuola. — Giovannardi Giuseppe, Montecchi Leone.
Marradi. — Falconi dott. Leonardo, Piani Franco, Torriani Giuseppe.
Pistoia. — Borri Furio, D'Ortensio sottot. Giulio, Lazzari Cesare, SOMMARIVA TESI profess. VITTORIA.
Piteglio. — Lenzini Giuseppe.
Prato. — Bruno dott. prof. Agostino, Conti dott. Lodovico, Gori dott. Vincenzo, Navarini dott. Cesare, Ricceri Egisto.
Rifredi. — Locchi Livio.
S. Miniato. — Matteoni prof. Guido.
Saturnana. — Rafanelli Orazio.
Signa. — Allegri cav. uff. Carlo.
Tosi. — Piscini Francesco.
FOGGIA. — *Biccari.* — Goffredo dott. Felice.
Cerignola. — Benassi geom. Edmondo.
FORLI'. — Cicognani Giovanni, Romagnoli avv. Guglielmo.
Cesena. — Biondi Enrico, Campanini Giuseppe, Fallardi prof. Federico, Ferretti dott. Camillo, Leoni Montini dott. Giuseppe, Loli Piccolomini dott. E. Silvio, Pacini Remo, Santini Armando, Zanaroli Antonio.
Rantagnano. — Trebbi Luigi.
Riccione. — Della Rosa Enrico.
Santarcangelo. — Betti Oreste, Turri Pietro.
GENOVA. — Accordi Luigi, Audisio Giovanni, Bermani cav. uff. avv. Giov. B., Bertamino Francesco, Bozano ing. Cristoforo, Brunetti avv. Carlo Mario, Carlevaro Pietro, Castagnola Attilio, Chiodo bar. ing. Filiberto, Curotti Emilio, Ferrero Antonio, Figallo Rodolfo, Franceschinis Mario, Freiherwon Kleist Eugène, Gilardino Carlo, Honghteling J. L., Il Piroscafo «Principessa Mafalda» del Lloyd Italiano, Lavagetto Ettore, Lucotti rag. Filippo, Marchese Silvio, Marchi Corrado, Menada Giacomo, Migliora Carlo, Poggi Vittorio, Queirolo Cesare, Randone Ettore, Sciaccaluga Emidio, Smith Edoardo, Specker William, Susetti Archimede, Viti Enrico.
Altare. — Pennino dott. Antonio.
Calice Ligure. — Scanavino dott. Zeffiro.
Cornigliano. — Ghiglione Matteo.
Pegli. — Gambino Lorenzo.

BICICLETTE

FRERA

con motore da $1^1/_2$ e 2 HP.

LE PIÙ PERFETTE, ECONOMICHE, CONVENIENTI E REGOLARI IN MARCIA
SUPERANO TUTTE LE SALITE. — PESO 35 A 40 KG.
PREMIATE DAL MINISTERO DI AGRICOLTURA INDUSTRIA E COMMERCIO

ALCUNI ATTESTATI

Volta Barozzo, 13 Aprile 1909.

Spett. SOC. AN. FRERA - MILANO

Formo la presente per farvi consapevole che nel *lungo viaggio fatto colla vostra impareggiabile bicicletta a motore sono rimasto addirittura soddisfatto sotto ogni rapporto.*

A Brescia, a Salò, a Verona, ecc., rimasero tutti *entusiasti* ed è in corso la vendita di altre due a Brescia e una a Legnago.

Credetemi vostro devotissimo

A. Pittarello.

Consolato di Borca, 2 Aprile 1909.

Spett. SOC. AN. FRERA - MILANO

Mi pregio dichiararvi che la Bicicletta a motore di vostra fabbricazione acquistata a Belluno *è di mia piena soddisfazione* tanto per la robustezza della macchina, che per la bontà del motore *che mi supera con facilità e senza sforzo salite non indifferenti* delle quali ve ne è in abbondanza in questa regione del Cadore.

Siate certi che *con convinzione* ad amici e conoscenti che desiderano fare acquisti di macchine appoggerò la vostra Ditta.

Sicuro che vi sarà bene accetta questa mia, con distinta stima vi saluto.

Devotiss. Emilio Minelli
Console del T.C.I. in Borca di Cadore.

Chiedere listino alla SOC. AN. FRERA Milano - Tradate

TORINO - PARMA - PADOVA - MANTOVA - BOLOGNA - FIRENZE - ROMA

Recco. — Mosto Michele.
Rivarolo Ligure. — Bianchi Achille, Boccardo ing. Edoardo.
S. Margherita Ligure. — Peirano Giovanni.
Sassello. — Rossi dott. Giambattista.
Savona. — Liguori Francesco, Migliardi Dario, Torcello Stefano, Vassallo Davide Giov.
Zoagli. — PIAGGIO CLELIA.
GIRGENTI.— Longega ing. Guido.
Canicatti. — Guarino Amella avv. Giov.
Naro. — Camilleri Sillitti Giuseppe.
GROSSETO. — Chiavaccini Alfredo.
Manciano. — Lazzaroni dott. Fausto.
Pereta. — Martini dott. Giacomo.
Pitigliano. — Ghinelli Pietro.
Roccastrada. — Bacci Giulio, BERSOTTI MARIA.
LECCE. — Magli Giovanni.
Gagliano del Capo. — Comi barone Francesco.
Mesagne. — Braccio Francesco, Patrono Filippo, Profilo dott. Carmelo, Profilo Romualdo.
Minervino. — D'Errico not. Giovanni.
Taranto. — Biblioteca Dipartimentale R. Marina.
Tricase. — Rinaldi sottoten. Giuseppe.
LIVORNO. — Bonsignori Ugo, Cecchi Egisto.
LUCCA. — Moni Angelo.
Bagni Montecatini. — Zucconi Alberto.
Pietrasanta. — Belloni Erasmo, Bresciani ing. Giuseppe.
Seravezza. — Ineichen Emilio.
MACERATA. — Caldarelli Enrico, Canestrari Ezio, Rossi Arrigo.
Camerino. — De Mari Simone, Salvi ing. Giov. Battista.
Pollenza. — Biagetti Giuseppe.
Porto Civitanova. — Capparuccio Raffaele.
MANTOVA. — Aldrovandi Remo, Rimini Leo, Travaini Oscar,
Casaloldo. — Giovanelli Gino.
Castiglione Stiviere. — Tian prof. dott. Giuseppe, Tosi Fedele.
Cesole. — Biasoli Carlo, Lazzarini Ottorino.
Quingentole. — Municipio.
Viadana. — Municipio.
Villastrada. — Tizzi Arrigo.
MASSA CARRARA. — *Castelnuovo Garfagnana.* — Municipio.
Pontremoli. — Fontana Alfredo.
MESSINA. — Cimino Ettore Alfredo.
Naso. — Di Cesare Simone.
Pace del Mele. — Gordone bar. Andrea.
MILANO. — Alciati Ernesto, Alliata rag. Pietro, Armani Claudio, Avancini Alberto, Badiali Balilla, Bajetta Riccardo, Baroni Emilio, Basini Giammaria, Begliuomini Sisto, Belli Enrico, Belloni rag. Attilio, Belloni Guglielmo, Bersellini Augusto, Biraghi Attilio, Bissolotti Luigi, Bollardi Giuseppe, BORSANI MARIA ved. KAUFMANN, Botter Oreste, Brambilla Angelo, Brambilla Michele, Broggi Silvio, Bruciamonti Alfredo, Cafassi Francesco, Canetta Vittorio, Capitanio Piero, Carminati Vittorio, Cavalletti Angelo, Cavestri Enrico, Civalleri ing. Giuseppe Francesco, Club Ciclistico «Robur», Colli Antonio, Colombo Carlo, Colombo Cesare, Colombo Pezzoli Ugo, Conalbi Franco, Conconi Giuseppe, Confalonieri Carlo, Confalonieri rag. Natale, Conforti cap. Vincenzo,

Corsi Giuseppe, De Benedetti Attilio, De Cesari Giulio Cesare, Dellacasagrande Filippo, Della Torre Mario, Della Volta Emilio, Dell'Era Oscar, Dell'Orto cav. Augusto, De Renzi Alberto, Dowmont Ladislao, Federici Eligio, Ferrari rag. Alfredo, Ferrari Carlo, Filè Pietro, Fioroni Cesare, Fogli Ghino, Fontana Giovanni, Forni Luigi, Gagliardi Emilio, Gallieni Cesare, Gandolfi Massimo, Ganora Cesare, Garibaldi Giuseppe, Gatti Ugo, Gelpi Attilio, Genghini Giovanni, Germani Angelo, Gianesi Guido, Giannoni Gino, Giannoni Blanc Alfredo, Gilberti Mentore, Gobbi Ambrogio, Goggi Orlando, Guarnieri Luigi, Guerrini Scipione, Guzzi Dante, Illario Alberto, Isella Manlio, Janeke Tommaso, Krug Giuseppe, Lampugnani Carlo, Lancini Alfredo, LANDRIANI ADELE, Lanzani Luigi, Leonardi ing. Ildebrando, Malagola Giovanni, Marchesi Giovanni, Marchi prof. Sallustio, Marcionni Giuseppe, Marelli Cesare, Martinoli Ugo, Mastropaolo Nicola, Mazzara Ettore, Mazzuchelli Alfredo, Melli Arturo, Melli Giorgio, Miragoli avv. Arturo, Molin Guido, Moneta Ernesto Teodoro, Monti Luigi, Moscatelli ing. Riccardo, Novati Battista, Ottuzzi Vittorio, Pacini Vico, Peluzzi Virginio, Perelli Mario, Pessina Angelo Egidio, Ponzoni rag. Achille, QUADRIO ANNUNCIATA, Ratti Franco, Redaelli Ettore, Rivolta rag. Alberto, Rossi Vittorio, Rothschild Sally, Sacchi Carlo, Santapaola Fiorito Giovanni, Savini Carlo, Scaglia Carlo, Scarioni Giuseppe, Scolari cav. ing. Carlo, Secchi Silvio, Sgarbi Giuseppe, Silva Mario, Sormani Cesare, Sperling Hellmut, Stabon ing. Pompeo, Tarchini Adriano, Tarchini Ferruccio, Tedeschi Luigi, Terraneo Carlo, Tuccari Giovanni, Tumminelli Calogero, Turri rag. Carlo, Vago Riccardo, Vailati Augusto, Valchera Luigi, Valtorta Urio, Varese Emilio, Venini Marco, Vertova Umberto, Viani Gnocchi Giulio, Viscardi Carlo, Wirth Alberto, Wülfing Willy.

Abbiategrasso. — Caruti Achille, Rossi Alessandro.
Balsamo. — Paleari Giovanni.
Busto Arsizio. — Tosi Ercole, Zoccola Attilio.
Cassano d'Adda. — Colombo Napoleone.
Castano. — Colombo Giosuè, Simontacchi Adelfio, Sommaruga Romeo.
Castellanza. — Cerini Leonardo.
Cerro Maggiore. — Bernardini Roberto.
Cesano Boscone. — Marazzi Gaetano.
Codogno. — Dossena Francesco.
Concorezzo. — Lucchini Gino.
Dairago. — Società Ciclistica Dairago.
Greco Milanese. — Migliavacca Carlo.
Lesmo. — Inzaghi dott. Ettore.
Lodi. — Bocconi dott. Luigi, Ronchetti Zeffiro, Sala avv. Giuseppe.
Lodivecchio. — Moro Antonio.
Marudo. — Grossi Carlo.
Melzo. — Cremonesi Bellerofonte.
Monza. — Caironi Egidio, Cambiaghi Angelo.
S. Giuliano Milanese. — Fiocchi Paride.
Saronno. — Caronni Ugo.
Sesto Calende. — Giovanardi Eugenio.
Sesto S. Giovanni. — Burgey Iosef, Gusella Antonio.
Somma Lombardo. — Società Sport « Forti e Liberi ».
Trezzo sull'Adda. — Pirola Alfredo.
Turbigo. — Gualdoni Luigi, Magni don Giov. B.
Vaprio d'Adda. — Riva Ariberto.

MODENA. — Casarini Vincenzo, Mazzarelli Francesco Renato, Moschini Rodolfo, Riva dott. Mario.
Bomporto. — Vincenzi Romeo.
Mirandola. — Roncada Licurgo.
Montese. — Cuoghi dott. Pio.
Sassuolo. — Giacobazzi conte Cecchino.
Vignola. — Plessi Renato, Toschi Gino.
Zocca. — Bastai dott. Giulio.

NAPOLI. — Americo Romano, Camusso Giovanni, Cappella Giuseppe, Catalano Valerio, Conti Giovanni, D'Angelo Biagio, De Giovanni cav. avv. Maurizio, Di Fabio dott. Valentino, FELICI NAZARENA, Gasperini Adolfo, Iannarella Eliseo Tolomeo, Jemoli Temistocle, Lanza Ernesto, Maltese cav. Andrea, Mancuso ing. Gaetano, Oro prof. Mario, Police prof. Gesualdo, Rossi avv. Francesco Saverio, Rossier Louis, Tedesco avv. Carmine.

Eadie

Attendete

a decidervi per i vostri acquisti!

Prendete prima in serio esame una Bicicletta "**EADIE**„ onde avere la ferma persuasione che nessun' altra marca può esserle preferita per

Perfezione di forme

Solidità e Scorrevolezza

EADIE FITTINGS

PROPRIETÀ DELLA

BIRMINGHAM SMALL ARMS Co.

Esclusivo Rappresentante per l'Italia:

GIULIO MARQUART

MILANO - Via Melegnano, 5

...pri. — Lamberti dott. Lawrence.
...attamaggiore. — Riccio Giuseppe.
...ozzuoli. — Palumbo Domenico, Scialoja Michele.
...orre Annunziata. — Bevilacqua Maffeo.
...OVARA. — Cattaneo can. Bartolomeo, Cavriani march. Luigi, De Filippi Davide, Errera Giuseppe, Ferrari Virginio, Raineri Umberto, Rossi Gaetano, Società Umberto I, Spiller cap. Silvio, Strill Lodovico.
...rona. — Rossi Maurizio, Rossi Pietro.
...aveno. — Andreini Pietro.
...ella. — Destefanis Ettore, Fontanabona Lorenzo, Genova Carlo Oreste, Gremmo Luigi.
...ella Piazzo. — Canova Pierino.
...orgosesia. — Marazio Oreste.
...ampiglia Cervo. — Magnani Arrigo.
...apriezzo. — Varalli sac. Antonio.
...asale Corte Cerro. — Calderoni Francesco.
...astellengo Biellese. — Borello Mario.
...avaglià. — Guelpa Flavio.
...oppomorelli. — Costantini Angelo, Rainelli don Giacomo.
...amamulera. — Salina don Giuseppe.
...anozzo. — Redi dott. Ernesto.
...ignasco. — Gaudino Carlo, Nigra cav. Alfredo.
...tra. — Francioli Giovanni, Garlandini Angelo, Liechti Luigi.
...alesco. — Griggi Antonio.
...orca. — Baladda Abele.
...cenengo. — Dellarole Guglielmo.
...ella. — Municipio.
Piedicavallo. — Janutolo Cleômene, Janutolo Modesto, Peraldo Carlo.
Scopa. — Pau avv. Stimato.
Sordevolo. — Sereno Luigi.
Vercelli. — Berta Giovanni.
Vigliano Biellese. — Vietti Enrico.
PADOVA. — Caffo nob. avv. Giov. Battista, De Fusio Clemente, Marcato Antonio, RONCONI profess. MARIA.
Casale Scodosia. — Ferrarese Angelo.
Este. — Pelà Guido.
Mestrino. — Caporale Gino.
Voltabarozzo. — Varotto Ferruccio.
PALERMO. — Benigno ing. Francesco, Calvello Mallio, Eynard Guido, Lo Bue cav. Gaetano, Mangano avv. Vincenzo, Morvillo Francesco, Patricolo avv. Corrado, Peratoner Carlo, Pico ten. Luigi, Piraino Salvatore, Santi ing. Giuseppe, Trigona di S. Elia conte Romualdo, Zingarelli Italo.
Caltavuturo. — Cirrito Antonino.
Montelepre. — Galluzzo Purpura Giacomo.
Termini. — Giuffrè Santi, Guaschino Enrico.
PARMA. — Bocchi Giov. Battista. Ferrari Francesco, Finzi cap. Angelo, Malaspina march. Ladislao, Marchesellì dott. Francesco, Merusi Emilio, Pederzani avv. Cesare, Spaggiari geom. Dante.
Borgo S. Donnino. — Campanini Tito, Musini dott. Nullo.
Borgotaro. — Municipio.
Colorno. — Negri Paride, Savazzini rag. Dante, Tagliarini Antonio.
Corniglio. — Borella dott. Giovanni.
Langhirano. — Stocchi Giovanni.
Pellegrino Parmense. — Gandolfi don Carlo.
Soragna. — Galvani Primo.
Valera di S. Pancrazio. — Panighi Ennio.
PAVIA. — Galli ing. Giovanni, Martinotti Cesare, Natali prof. Giulio, Savio Clelio, Vidari Palmiro.
Canneto Pavese. — De Micheli dott. Alberto.
Cigognola. — Mognaschi Cesare.
Mede Lomellina. — Ganassini dott. Angelo.
Vigevano. — Laura ing. sottoten. Amalio Olimpio.
PERUGIA. — Angeli Ortenzi Antonio, Lavison conte Edoardo.
Assisi. — Baroncelli prof. don Amedeo.
Cerqueto. — Bilancini Antonio.
Gubbio. — Circolo Agrario Eugubino.
Paciano. — Marchettoni geom. Vincenzo.
Sangemini. — Santucci avv. Ermanno.
Todi. — Angelotti rag. Raffaele, Municipio, Occhialini prof. dott. Oddo.
PESARO URBINO. — *Borgo Pace.* — Pellizzi Francesco.
Fossombrone. — Geronzi dott. Giovanni.
PIACENZA. — Aliberti Alberto, Massari prof. Bernardino, Rapetti Attilio.
Borgonovo Valtidone. — Gioja Giovanni.
Fiorenzuola d'Arda. — Municipio.

CICLI
SWIFT
NEW CENTURY
NOVITÀ
ACCESSORI
AUTOMOBILI
VISITATE NEGOZIO
MILANO-Via Dante 16
PIZZI AMATORE (DITTA A. GARAVAGLIA)

GIFF

Velleja. — Ciregna dott. Beppino.
Viustino. — Paganuzzi Ernesto.
PISA. — Bargilli Nello, Giovanoli Vincenzo, Vierucci Andrea.
Campiglia Marittima. — Famooss Paolini ing. Enrico.
Castelnuovo Val di Cecina. — Lupi dott. Egisto.
Piombino. — Larini Attilio.
Portovecchio di Piombino. — Fontana Rava Mario.
Volterra. — Guidi Camillo, Guidi Valdo.
PORTO MAURIZIO. — *Arma di Taggia.* — Ginatta Giacomo.
Bordighera. — Barberis Ampeglio. Barrington Balfour Charles, Fenoglio Francesco, Furieri Domenico, Poggi Giuseppe.
Camporosso. — Beglia Giov. Battista.
S. Remo. — Baird Albert Edward, Bongiovanni Emanuele, Conio Giuseppe, Loni ing. Giovanni, Maggio cav. dott. Semeria, Pesante dott. Vincenzo, Sclavo Francesco.
Ventimiglia. — Beduschi geom. Eugenio, Cigliana ing. Arturo, Gerra ing. Vittorio.
POTENZA. — Cacciuttolo sottot. Francesco, De Dato sottot. Angelo, De Leo sottot. Giuseppe, De Nicola sottot. Pietro, Grippo dott. Antonio, Lugo conte Roberto, Mainieri sottot. Gennaro, Romano sottot. Italo.
Melfi. — Antonino prof. Salvatore, De Berardinis rag. Faust.
RAVENNA. — Raffaelli dott. ten. Sebastiano.
Castel Bolognese. — Ferlini Oreste.
Riolo. — Municipio.
REGGIO CALABRIA. — *Palmi.* — Bolis avv. Giuseppe, Forno ten. Eugenio.
REGGIO EMILIA. — Ferri Francesco, Ghisi Giuseppe, Giovannini Adolfo, Paterlini Ernesto, Pogliani rag. Adolfo, Raimondi ten. Pompeo, Salani Giovanni, Valentini Luigi, Vecchi rag. Riccardo.
Bibbiano. — Giannotti Riccardo, Muzzi Egidio.
Castelnuovo di Sotto. — Guatteri Emilio.
Fogliano. — Viani Alberto.
Guastalla. — Fiaccadori dott. Oreste.
Lemizzone. — Zannoni don Pellegrino.
Montè Cabbio. — Bertolini don Gioachino.
Rubiera. — Saccheggiani don Tullio
S. Polo d'Enza. — Magnavacchi Tito.
Scandiano. — Zini Emilio.
Vezzano sul Crostolo. — Callegari Aldo.
Vezzola. — Franchi Giuseppe.
ROMA. — Agresti Antonio, Amori Raniero, Arcoli Manfredo, Bagli dott. Ivo, Balloni Marzio, Bardi Rubens, Barresi cap. Salvatore, Battaglia Pirro, Belli Pompilio, Bertonelli ten. Francesco, Bigi Ferdinando, Bocca Mario, Brandenburg dott. E., Bricchi Pietro, Brugnola cav. Ruggero, Calisse Paolo, Casieri Arturo, Casinelli ing. Luigi, Chianea dott. Francesco, Colambassi Nicola, Conti Giovanni, Corpo di Stato Maggiore, Cortis Girolamo, Crespi comm. Agostino, Del Prato sottoten. Pierluigi, De Petenti Nulli Ernesto, Di Clemente Nicola, Di Nepi Felice, Ditta Bova e Bazzi, Donati avv. Guido, Emanuelli Tito, Fornari cav. Vittore, Forzano bar. avv. Domenico, Giustini Amedeo, Guida avv. Agostino, Isacco avv. Carlo, Leonelli Enrico, Luciano ten. Enrico, Marcozzi Azeglio, Margotta ing. Vito, Marini Alessandro, Marucchi Antonio, Mattei Evaristo, Melchiori Ercolano, Mengarini Valerio, Panni Guido, Paoloni Arturo, Patetta Guido, Ponti don Enrico, Raulich Casimiro, Ripamonti Pietro, Sacchetti Giovanni, Savini avv. cav. Oliviero, Serra Francesco, Silvestri Enrico, Simoncelli ing. Francesco, Spada conte cap. Giovanni, Speranzini Francesco, Stasio ing. Francesco Saverio, Taddei cap. Mario, Tibaldi colonn. Alessandro, Whitley Charles W.
Castel Madama. — Rotondi ing Illidio.
Cori. — Giovangrossi sac. Angelo
Marino. — Garipoli Pietro.
Nettuno. — Canducci Antonio.
Tivoli. — Pratesi Luigi.
Viterbo. — Ferri Guglielmo, Solani sottoten. Raffaele.
ROVIGO. — *Adria.* — Rizzo Amos
Ariano Polesine. Zecchettini ing Antonio.
Badia Polesine. — Zapponi Giulio
Cavanella Po. — Marvelli Gustavo Società Adria per la Fabbricazione Zucchero e Alcool.
SALERNO. — Ferraro Domenico, Ferraro Marcello.
Cava dei Tirreni. — Siani Alfonso.

[S]ASSARI. — Fragnito prof. dott. Onofrio, Franchetti ing. Giuseppe, Valsecchi ing. Enrico.
[B]uddusò. — Pilo Filippo.
[O]llorai. — Carta Costantino.
[L]a Maddalena. — Ragusa cap. Vincenzo.
[N]ule. — Masala Francesco.
[O]zieri. — Agus dott. Battista, Canu Antonio Luigi, Longiave Renzo. Muzzi Antonio.
[P]attada. — Spano Francesco.
[S]IENA. — *Montepulciano.* — Battignani ing. Zelindo.
[M]onticiano. — Barsini Andrea, Brogi Olinto, Callaini Giov. Battista, Petrini Latino, Sabatelli Emilio, Torti Giacomo.
[S]IRACUSA. — *Avola.* — Crescini Vittorio, Lanino ing. Giuseppe.
[M]odica. — Albergo Salvatore, Basile avv. Michele, Belluardo Antonio, Cannata Sare, Civello Giovanni, De Leno Avitabile Carmelo, Fratantonio Giorgio, Grana Carlo, Lucchesi Giovanni, Montalbano avv. Giovanni, Napolino Giuseppe, Peluso Bonajuto Francesco, Poidomani Federico, Rizzone Paolo.
[R]agusa. — Arezzo Ettore.
Spaccaforno. — Bruno di Belmonte Vincenzo.
SONDRIO. — Cattaneo Giuseppe, Cerretti dott. Prospero.
Bormio. — Pellenc Giov. Batta.
Morbegno. — Braga Angelo, Braga Luigi, Gerosa Silvio, Martinelli Giov. Battista, Toccalli cav. dott. Cesare.
Novate Mezzola. — Giani Giuseppe Emilio, Nonini Diego.
Tirano. — Redaelli Ferruccio, Scamoni Giacomo.
TERAMO. — *Farindola.* — Di Nino Quirico, Falconetti Domenico, Valentini Nicola.
Penne. — Acquaviva Giuseppe, Di Benedetto dott. Alfredo.
TORINO. — Baldi Guido, Bersano Giovanni, Bigo Giuseppe, Bolognino Giov. Battista, Borgarello Vincenzo, Borghesio dott. Andrea, Cavaglià Sebastiano, Ceresa Enrico, Chiumino Giuseppe, Cocito Pietro, Datta cap. Ettore, Delleani Lorenzo, Fattorini Evaristo, Ferraris Antonio, Ferrero Augusto, Ferrero Carlo, Fiorina Alberto, Francheo Francesco, Fubini Abramo, Garnerone Guido, Giacosa cav. prof. Piero, Giovanelli Luigi, Giraudi rag. Giovanni, Lievre Emilio, Losada Ortega cap. dott. Antonio, Lupotto Francesco, Marchisio Giovanni, Maritano Delfino, Martini Giovanni, Micheli avv. Franco, Miglietta Paolo, MOSSO EMILIA, Mosso Felice, Noyer A. Giuseppe, Panzella dott. Carlo, Pescini Luigi, Petrosillo Michele, Pich Vincenzo, Piretta Valentino, Quaglino ten. Alberto, Rey Angelo, Riccardi Cesare, Ricreatorio Caporali 3 Alpini, Rogliatti Natale, ROSSI ADELINA, Rossi Leonardo, Rotty Tommaso, Rubatti Pietro, Sala Conv. Sotto-Ufficiali 3 Alpini, Sandretto Giov. Battista, Schaarschmidt Otto, Scrugli Gaetano, Semeria Luigi Fermo, Tappero Gualtiero, Valfrè di Bonzo Andrea, Vallano Giovanni, Vaula Domenico, Visconti Giovanni, Wüthrich Ernesto.
Andrate. — Pennato Alessandro.
Bardonecchia. — Cinico Antonio, Tola Giuseppe.
Carmagnola. — Ariccio Giovanni, Filippi Vito.
Chieri. — Piovano Tommaso.

Coassolo. — Peretti avv. Riccardo.
Forno Rivara. — Marietti Emilio.
Ivrea. — Giachino Carlo.
La Thuile. — Venturi Attilio.
Mocchie. — Regaldi dott. Claudio.
Moncalieri. — Società Sportiva « Perseveranza ».
Oulx. — Pascal Francesco.
Perosa Argentina. — Grill Dick Carlo.
Pianezza. — BASSO EMMA.
Pinerolo. — Calvi ten. Giorgio, Caminneci sottoten. O., Campari ten. Guido, Cane ten. Vincenzo, Fapasso ten. Fabio, Cirillo ten. Alfonso, Di Sambuy ten. Filippo, Giorgetti ten. Giulio, Lacava sottoten. Giacomo, Liverziani ten. Gino, Marazzani ten. Mario, Mircoff ten. Mileo, Moroder ten. Augusto, Muto ten. Antonio, Nunziante ten. S. Giuseppe, Pappone Vittorio, Rasponi ten. Leone, Ricreatorio Caporali terzo Alpini, Rocco ten. Giuseppe, Scafarelli ten. Franz, Zappieri ten. Luigi.
Prè St. Didier. — Blanchet Paolino.
S. Mauro Torinese. — Antonetto Marco.
Susa. — Ricreatorio Caporali 3° Alpini.
Verrès. — Bianchi Achille.
Villardora. — Borgione Cornelio.

TRAPANI. — *Monte S. Giuliano.* — Fontana rag. Franco.

TREVISO. — Cadorin Giovanni.
Casale sul Sile. — Borin Giovanni.
Conegliano. — Bruni Pietro, Maroncelli Romolo.
Pieve di Soligo. — Meneghini Giovanni.
Possagno. — Nardo Luigi.
S. Floriano di Castelfranco Veneto. — Barbisin Angelo.
S. Polo di Piave. — Busioli Giov. Battista.
Sernaglia. — Pillonetto Francesco.
Spresiano. — Sonda Antonio.
Vazzola. — Bubola Amedeo.

UDINE. — De Puppi conte Luigi, Strazzolini Alberto.
Cividale. — Suttina dott. Luigi.
Montereale Cellina. — Rossi Giov. Batta.
Pordenone. — Gallignani Leone.
S. Daniele. — Biasutti Paolo, Tabacco Giuseppe.
S. Martino al Tagliamento. — Tavani Giulio.
Spilimbergo. — Gigante Ernesto Marin Ernesto, Zamperiolo Gino.
Tolmezzo. — Bagato Giuseppe, Messa avv. Fortunato.

VENEZIA. — Bartolomei Luigi, Borgato Mario, Comitato Provinciale di Venezia del Corpo Volontari Ciclisti ed Automobilisti, Fabris Antonio, Fornoni Giulio, Giorgi rag. Goffredo, Grisostolo Renato, Keller Giovanni, Marella Giovanni, Monaro Giuseppe, Pasquali Pasquale, Predonzan rag. Giuseppe, Reggio sottoten. Luigi, Trentinaglia Dino, Zanini Giuseppe, Zenoni Francesco.
Ceggia. — Ronchese Giovanni.
Mestre. — Vivit Iginio.
Mira. — Asti P. Emilio, Kern dott. W.
Mirano. — Maddalena Luigi.

VERONA. — Cabianca Remigio, Castelfranco rag. sottoten. Augusto, Mastella Scipione, Morozzo della Rocca ten. Roberto, Rippa Bonati cap. Luigi.
Albaredo d'Adige. — Baldin Giovanni.
Badia Calavena. — Martini don Giuseppe.
Borgo Trento. — Biloni Camillo.
Coriano Veronese. — Guidorizzi Attilio.

Montecchia di Crosara. — Carbognin dott. Attilio.
Peschiera sul Garda. — Forghieri Eugenio.
Roverchiara. — Rebonato Aleardo.
S. Ambrogio. — *Valpolicella.* — Porceddu Dionigio.
VICENZA. — Muliari Felice.
Bassano. — Zannini dott. Attilio.
Carpanè di S. Nazario. — Tescari Gaetano.
Nove. — Siviero dott. Valentino.
Pozzoleone. — Ceccato dott. Giovanni.
Treschè Conca. — Castagnaro Eugenio.
Valdagno. — Dalle Ore Antonio.
COLONIA ERITREA. — *Asmara.* — Dameno rag. Arturo, Giannangeli Luigi, Monteferrante Tommaso, Palmieri Adelchi, Sturli dott. Giovanni.
Ghinda. — Crico Lucio.
Saganeiti. — Rossi Ernesto.

ESTERO.

EUROPA.

Austria Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Graf Ernesto, Kreuzberger Vincenzo, Nichetto Albino, Pelagaggi Mario, Pirona Giovanni, Tamburini Silvio, Terni Giorgio.
Gorizia. — Guastaroba Silvio, Klein Guglielmo, Massig Antonio, Zanalla Isidoro.
Pieris. — Vergegnassi Zoe.
Pola. — Veloce Club Polese.
TRENTINO. — *Calliano.* — Martini conte Fermo.
Drò. — Tommazzolli ing. Francesco.
Mezolombardo. — Inzigneri ing. Enrico.
Mori. — Rosina Gregorio.
Pomarolo. — Adami Giuseppe.
Trento. — Camin Giovanni, Kirchner Vigilio, Pattuzzi dott. Gustavo, Vicentini Antonio, Zillini Luigi.
PROVINCIE DIVERSE. — *Bolzano.* — Franceschini Carlo, Varn r Nino.
Iudenburg. — Cozzi Gaetano.
Lemberg. — Homme prof. Stanislao.
Smichow. — Canetto Oreste.
Vienna. — Bessemer dott. Hermann, Francis Charles S.
Zara. — De Portada dott. Giuseppe.

Belgio.

Ostenda. — Biazzi Ettore.
Verviers. — Blaise Henri.

Danimarca.

Kopenhagen. — Odorico Vincenzo.

Francia.

Grenoble. — Blanc ing. Paul, Brun Gaetano.
Modane Gare. — Ditta Brayda F. e C.
Paris. — Charbert Charles, Visconte d'Hautpoul.
Vence. — ISVARD ZELIA ved. BONFANTI.
Verdun. — Becker Frédéric.

Monaco Principato.

Berro Francesco, Castellazzi cav. cap. Filippo, Fiammetti Roberto.
Monte Carlo. — Coriasco Luigi.

Germania.

Berlino W. — Bartolini Elia.
Chemnitz i. sax. — Rosemberg Gustav Adolfo.
Hayingen. — Antonelli Federico, Papi Sabatino.
Neustadt-Orla.— Seelemann Adolfo

Miniera di Montechino

Inghilterra.

Bristol. — JONES' FRANCES CHARLOTTE.
Londra. — Claridge Braashaw Thomas, Gosnell C. P., Mansel Gambier, Geung ing. Charles.

Rumania.

Bucarest. — Gambara ing. Enrico.

Russia.

Pietroburgo. — Bétemps Albert, Bisacchi prof. Antonio, Rignani prof. Luigi.

Svizzera.

CANTON DI NEUCHATEL. — *Vaumarcus.* — Pernod Louis (Fils).

CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Curti ing. Gaetano, Dalla Vedova Giacomo, Kaufmann Ernesto, Köhler Erich, Martinez Aranna Manuel.

CANTON TICINO. — *Bellinzona.* — Bollani Primo, Eggeo Silvio, Ferrari Guido, Fiscalini Severino, Flecchia Gobbi Adolfo, Molinari Raul, Pfanzelt Antonio, Porta Carlo, Rossi Antonio, Saner Etienne, Schira Vittorino.
Locarno. — Salvi Pietro.
Maroggia. — Piffaretti Arturo.

CANTON VALLESE. — *Susten Fenze.* — Langhi Alfonso, Langhi Paolo.

AFRICA.

Bordj R' dir. — De Manca Gaston.
Cairo. — Zottola Ernesto.
Port Sudan. — D'Amico Umberto, Grassi Arturo, Marcopoulos Nicola, Peona Aroldo.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Canadà.

Toronto. — Christie R. J.

Stati Uniti.

Boston. — CABE GERTRUDE B. M.
Detroit. — Sarmiento Francis J.
Lemoore-Calif. — Colussi Antonio.
New York. — Burchard Auson W., Gardner Peumman B., Madame

Havemeyer H. O., Sampson Charles E., STEWART HAMILTON ELISABETTA.
Philadelphia P. — Riley Louis Adamo.
Port Chester. — Brugler Charles E.
St. Louis M. O. — Thompson William S.
Springfield. — Herrick dott. Joseph T.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Buenos Ayres. — Aloisi arch. Gino, Belleno Armando, Bigonzi rag. Maurizio, Carbone Carlo D., Carelli Pasquale, Cornelli Cornelio, De Focatis dott. Aristide, De Luca Giovanni, Franchi Antonio, Gismondi Egisto, Giusti Guido, Lanzinger Francesco, Macchi conte Giovanni, Mantegazza Fejada Giulio, Maumus Eugenio, Minola Santiago, Minola Teodoro, Morando Giovanni, Pizoni ing. Giuseppe, Poli ing. Nicola, Radaelli Alessandro, Rocchi Lanoir dott. Stanislao, Sortini Angelo, Toppi Romeo, Ventafridda ing. Giuseppe, Viarengo rag. Vincenzo.

Chile.

Tacna. — Adami Alberto, Bollo Anjel, Bollo Gerolamo, Ghigliotti Luis, Giglio Domingo, Marchese Luis, Monteverde Victor, Raiteri Silvio, Repetto Iosé. Roncone Federico, Vivado Domingo.

Ecuador.

Guayaquil. — Castro S. Samuel B., Drago Anselmo, Ginatta Cristoforo.

Perù.

Lima. — Antola Pietro, Cavassa Paolo.

Uruguay.

Montevideo. — Cena Antonio, Da Silva Enrico A., Miguel Jaume, Touring Club Uruguayo.
Rodriguez. — Galesio Francesco.
San Josè. — Baldi Battista, Bernasconi Giacomo, Uliani Pasquale (figlio), Verganti Carlo R.

ASIA.

Cina.

Canton. — Geiger Carlo, Hoffmeister A.
Shanghai. — Sandys Harry Erskine.

Posizione dei Soci al 15 Aprile 1909.

Soci annuali al 15 marzo 1909	N.	68 730
Dimissionari, irreperibili, morosi, ecc. .	»	667
	N.	68 063
Soci nuovi inscritti al 15 aprile 1909 . .	»	1 128
Totale Soci annuali	N.	69 191
Soci vitalizi al 31 dicembre 1908 . . .	N.	2 329
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 aprile 1909	»	351
	N.	2 680
Totale Soci	N.	71 871

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi — Capriolo & Massimino - Milano.

ANNO XV

90.000 Copie

N.° 6. GIUGNO 1909

GRATIS AI SOCI

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

TOVRING CLVB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

CALIBRO 6 mm. CALIBRO 6 m

GRAND PRIX — ESPOSIZIONE INTER. — MILANO 1906 — GRAND PRI

FABBRICAZIONE SPECIALE

di cartucce Flobert (Marca "Gallo,, depositata) a palla tonda e palla conica per t ed a pallini per caccia minuta.

Si impiegano con ottimo successo anche in carabine a canna liscia.

CARICHE FLOBER

LÉON BEAUX & C.

LÉON BEAUX & C. MILANO

250 FLOBERT 6 m/m

A PALLA TONDA

Fac-simile di una scatola da 250 cartucce Flobert 6 mm. a palla tonda marca "GALLO,, depositata.

MILANO

A PALLA A PALLI

FLOBERT QUALITÀ EXTRA

a doppia culatta e palla conica, per tiri di precisione con carabine a canna rigata sistema "Bosquet,

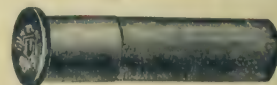
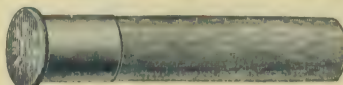
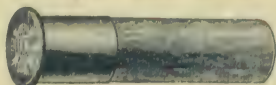
Adottate da moltissime Società pel tiro perfetto che si ottiene

DIFFIDARE DALLE IMITAZIONI

esigendo sempre scatole chiuse con fascia portante la firma di garanzia della Di

CALIBRO 9 mm.

CALI 9 n

Anno XV - N. 6. Giugno 1909.

TOVRING CLVB ITALIANO

Per il bosco e per il pascolo

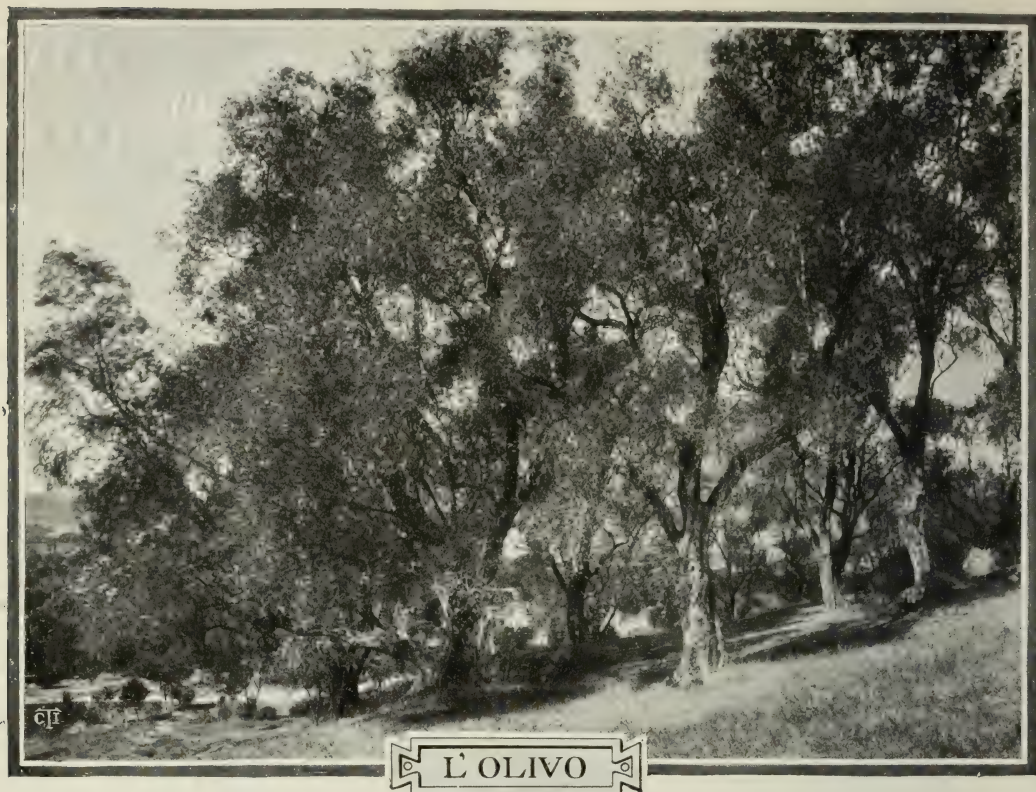
appello ai volonterosi

I.

Vi è un problema di alto, immediato interesse per la Nazione che infine si è imposto all'attenzione pubblica: il problema forestale. La parola augusta del Re ne ha consacrata l'urgenza e la portata davanti alla Camera ora sedente, dopo che già nel corso degli anni, sporadicamente, deputati, agricoltori, economisti, sociologhi ne avevano, a più riprese, dissertato con discussioni altrettanto ricche di valore che, il più spesso, scarse di frutto.

I PRIMI SOTTOSCRITTORI

Ass.Eserc.Impr. Elettriche	L. 6000
Soc.Gen.It.Edison di Elett.	» 6000
Soc. Lomb. distr. En. Elett.	» 6000
Soc. Forze dell'Adamello	» 6000
Soc. Imp. Elett. Conti & C.	» 4500
Soc. Idroelett. Ligure. .	» 3000
Comm. Gino Modigliani .	» 900
Touring Club Italiano .	» 45000

la QVERCIA

L' OLIVO

Studiosi e statisti ne hanno scritto senza poter portare molto fuori della eletta cerchia capace di intendere i loro poderosi trattati, la convinzione della necessità dei provvedimenti che essi propugnano.

Alcune Società, benemerite per propaganda disinteressata e competente, hanno pure tenacemente lavorato nello stesso senso, cioè per diffondere le cognizioni senza delle quali il problema forestale continuerà a rimanere insoluto. Sono la « Pro Montibus », la « Pro Montibus et Silvis », ed altre da un punto di vista particolare, come l' Associazione per i Paesaggi e i Monumenti pittoreschi.

Queste Associazioni che mantennero sempre vivo il buon germe meritano ogni lode: esse hanno diritto e anche bisogno di venir rinforzate da una più larga forza numerica di soci, per estendere la loro tribuna educatrice attualmente alquanto ristretta.

L'opera fu sempre coltivata anche dalle associazioni di indole agricola, dai Comizi, da coraggiosi privati, dimostrandosi così in cento modi che il problema è maturo e sentito da molti, che esso non si affaccia nuovo nei programmi delle amministrazioni pubbliche: esso vi pulsa ora vigoroso, spinto da un'interna forza che attinge dai precordi della Nazione la propria ragione irresistibile.

La voce di questa forza noi l'udremo viva, autorevole, ammonitrice nel Congresso Forestale che si terrà in Bologna nel giugno corrente. Ivi si daranno convegno statisti, alpicultori, idraulici, turisti che vogliono difendere l'estetica della patria, e quegli ufficiali forestali cui è commesso il difficile, delicato, mal retribuito e mal regolato incarico della difesa dei boschi. Udremo dalle loro voci competenti trattare il problema, che batte alle porte del Parlamento, inascoltato così da lungo che ora si è fatto minaccioso. Udremo insigni autori parlare del demanio forestale di Stato, della riforma dell'amministrazione forestale della legislazione sui bacini montani, del vincolo boschivo, dell'economia montana nei rapporti tra selvicoltura e pastorizia, dei criteri tecnici direttivi per le opere di idraulica montana, dei grandi e piccoli serbatoi, del regime industriale delle acque, delle bonifiche di piano e di monte, delle grandi industrie forestali nell'economia del Paese, delle rispondenze tra la questione forestale e la navigazione interna, del rimboschimento, dell'insegnamento professionale.

II.

Ebbene tutto ciò a cosa concluderà? A chiedere provvide leggi al Parlamento, interventi oculati alle amministrazioni locali,

il CARRVBIERE

mutamenti di direttive culturali e contributi ad enti interessati direttamente alla selvicoltura e infine a far voti per lo slancio intellettuale e finanziario dei privati.

Ci si arriverà?

Diversi sono gli ostacoli legislativi, finanziari, giuridici a cui si aggiungono quelli pesantissimi delle tradizioni. Ma ad ogni modo per arrivarvi in misura larga o almeno apprezzabile, manca ancora in Italia un coefficiente necessario: la pressione dell'opinione pubblica, la strettoia dell'aspirazione di tutti, quel vento di persuasione generale indiscussa, che ad un dato momento tutto travolge, e che è ben diversa cosa che la illuminata ma solitaria opinione dei dotti. La scienza non è ancora in questa campagna sorretta dalla volontà popolare.

Se le leggi forestali che abbiamo hanno valso solo in misura scarsissima a difendere il patrimonio boschivo; se il taglio è quasi sempre distruzione vandalica anzichè rotazione razionale; se gli organi governativi per il funzionamento delle leggi sono lasciati in abbandono dallo Stato stesso come strumenti invalidi; se i rimboschimenti sono così meschini da potersi considerare poco meno che nulli in confronto delle necessità più palesi; se ogni generosa protesta personale diretta a modificare questo stato di cose deplorevole si è sempre spenta senza eco nella indifferenza dei più, questo si deve al fatto che non esiste ancora una coscienza generale della vera funzione del bosco e della sua ripercussione profonda e ineluttabile su tutta l'economia nazionale.

E' urgente, è suprema necessità dare la piattaforma d'appoggio del consenso convinto di tutti alle leggi, agli sforzi collettivi ed individuali, ai lavori degli studiosi e dei pratici.

Bisogna creare la coscienza pubblica della funzione complessa e troppo ignorata del bosco, perchè soltanto questa permetterà al problema di avere uno svolgimento legislativo adeguato ed una applicazione effettiva.

Non si può pretendere che l'interessato a distruggere il bosco si converta ad un ideale altruismo. Ma si può sperare di convincerlo che non conviene per cogliere il frutto abbattere la pianta. Si può anche sicuramente esigere che l'interesse generale prevalga sul particolare sia pure con tutti quei temperamenti di equità che i cittadini d'ogni ordine devono voler rispettati.

Però soltanto la vista del precipizio spalancato, il quadro spaventevole delle conseguenze sociali del diboscamento a oltranza da una parte, e dall'altra la persuasione che vi sono dei rimedi possibili e vantaggiosi, soltanto lo sminuzzare come pane quotidiano all'opinione pubblica queste conse-

guenze e questi rimedi, può mettere un punto fermo allo stato di cose attuale, creare quel concetto elementare dell'importanza del problema che oggi manca ai più.

E' questo il punto a cui il Touring vorrebbe arrivare rapidamente, coi mezzi eccezionali, quasi unici, che gli dà la sua organizzazione.

Sollevare l'opinione pubblica, scuoterla bruscamente, mostrarle il momento grave: provarle che il depauperamento forestale è, come l'anemia, un male sottile e insidioso dai prodromi quasi eleganti, dallo sviluppo molle e silenzioso, dalle conclusioni letali: questo è un programma pratico. Lo spensierato che infine si persuade della propria malattia è già guarito a metà perchè chiama i medici e corre ai farmaci.

III.

Ognuno che viaggia in Italia si domanda come mai, avendo delle leggi forestali già vecchie, noi siamo andati scendendo così rapidamente all'ultimo posto tra le Nazioni, per quanto riguarda la conservazione dei boschi.

Chi si inerpica sullo spartiacque alpino sa bene quale caratteristica differenza v'è nel panorama dentro e fuori la gran cerchia dei monti. All'esterno il più delle volte bosco e pascolo si estendono a perdita di vista dal limite dei ghiacci in giù, mentre sul versante italiano questa è l'eccezione: il pascolo è scarso e magro, il bosco è quasi totalmente sparito. Il bigio ed il rosso ferrigno degli scoscendimenti scomposti, i bianchi, piatti ghiaieti roventi nel sole e silenziosi come cimiteri hanno sostituito la vita del verde.

Sul dorso degli Appennini nell' Italia Centrale, ormai il bosco è rarissimo; nell'Italia Meridionale esso è, si può dire, del tutto sparito, salvo in quelle piccole zone dove il costo dei trasporti ha funzionato come valida difesa o dove qualche lembo degli antichi demani statali è sopravissuto. La Sicilia è spoglia anch'essa tranne in qualche parte nelle Madonie, nelle Caronie e verso i Nebrodi. Quanto alla Sardegna non vi esiste ormai più nulla: là dove il vandalismo è giunto a segno che le più belle foreste di quercia e di leccio, dove il legno non si poteva trasportare furono arse e ridotte in carbone, soltanto perchè questo, più leggiero, si può discendere anche dalle più alte cime al mare con sufficiente vantaggio.

Ciascuno dunque si chiede come mai a questo punto si è giunti, dato che vi sono delle leggi!

Eppure non è difficile comprendere il motivo di tanto sperpero.

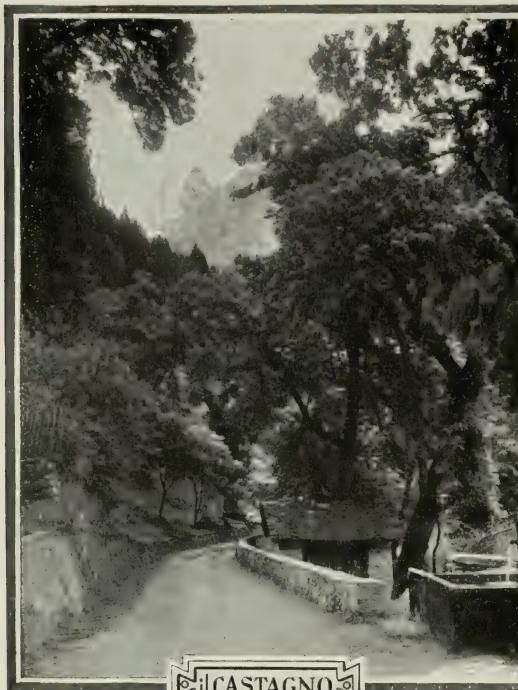
il PINO

Intanto è da notare che le nostre leggi partono da un concetto essenzialmente sbagliato perchè considerano soltanto il bosco e non il pascolo. Disassociando questi due cardini della stessa funzione, si è tolta alla legge una gran parte del suo valore. Si è dimenticato che si sono posti così l'uno contro l'altro interessi che invece devono mutuamente difendersi, dimenticando che le popolazioni di montagna devono forzatamente contemperare, per vivere, il bosco col pascolo. Non provvedere ad armonizzare le due funzioni di vita montana è togliere la base di consentimento dello spirito pubblico a qualsiasi legge speciale.

La propaganda pel bosco, se si vuole efficace, deve essere legata indissolubilmente a quella pel pascolo.

Poi la funzione complessa del bosco è purtroppo ignota alla maggioranza anche nelle classi colte (è duro il confessarlo, ma è così), che ne afferra solo pochi effetti immediati ma non si preoccupa di quelli mediati e lontani. Nella minoranza rimanente (togliendo i pochi studiosi specialisti), molti di quelli che pure credono di saperne qualche cosa, potrebbero forse riassumere tutta la loro scienza in pochissimi postulati, di cui del resto non sono ben persuasi essi stessi non conoscendone la genesi. Verità dura anche questa, ma verità. I boschi, si dice, regolano le acque, i boschi impediscono le frane, e così via coi soliti luoghi comuni. Sfugge invece totalmente ciò che è veramente sostanziale nella funzione del bosco e la ripercussione vastissima di questa funzione. Dire, come il Nitti, che rimboscare il Mezzogiorno d'Italia sarebbe risolvere per metà la questione meridionale è formula che a quasi tutti pare così oscura che non comprendendola, non la ritengono seria e non la degnano di attenzione.

Eppure, guardate: la montagna denudata dalla sua bella chioma frana e trascina i pascoli; le frane subdole o violenti e i torrenti che scendono a valle asportano i campi coltivati ed ostruiscono nella piana il terreno impaludandolo; la malaria nasce dal ristagno e respinge a poco a poco i coltivatori fin sulla cima dei colli; la cultura intensiva è resa così impossibile; sui pascoli scotennati, sui terreni smunti erra lo spettro della povertà; la vita sociale ribassa in tutte le sue manifestazioni di gradino in gradino fino giù all'analfabetismo. Tutto ciò sfugge alla chiara visione della grandissima maggioranza di quei cittadini, che pur subiscono queste e cento altre jatture del diboscamento eccessivo, senza pensare alle cause e al giganteggiare dei pericoli.

Sfugge alla generalità che in molti luoghi, e specialmente nel nord del nostro paese,

il CASTAGNO — la BETVLA

il diboscamento ad oltranza vuol dire il frutto dell'alta e di parte della media montagna (cioè il bosco in rotazione razionale ed il pascolo produttivo per l'alpeggio) irremediabilmente perduto per sempre col denudarsi della roccia; vuol dire innondazioni periodiche per la fusione immediata delle nevi e per le pioggie non trattenute e non affondate nelle latebre della terra, col tramite delle radici; vuol dire perciò un più lungo periodo di magra annuale delle sorgenti e una fatale per quanto lenta diminuzione permanente della loro portata; vuol dire minaccia continua agli abitati prima difesi, ai campi, ai canali idroelettrici di montagna, nei quali scorre ora tanta parte della vita sociale della pianura; vuol dire infine il regime delle acque divenuto un gravame che di anno in anno si fa sempre maggiore e sta per diventare insopportabile. La difesa di immensi terreni fertili delle pianure già adesso sotto il livello dei fiumi che li attraversano e il cui letto continua ad alzarsi coll'interrimento tra gli argini mastodontici, questa difesa diventa collo sparire dei boschi sempre più costosa ed incerta, ed arriverà un punto nel quale non vi sarà più alcuna lotta possibile, come già è avvenuto per certe fiumare calabresi e delle coste settentrionali ed orientali della Sicilia. E ancora queste hanno bacini piccoli sicchè il loro dilagare è limitato. Ma che dire dei fiumi emiliani e veneti, che fare per il Po quand'esso quasi in pochi giorni da 300 può passare a 7000 metri cubi tutti correnti con tremenda minaccia più sopra delle case ove se ne stanno centinaia di migliaia di nostri fratelli angosciati da una tristezza di morte?

IV.

Se l'uomo della montagna come quello della pianura, se il proprietario alpicultore come l'agricoltore delle pingui bassure, se l'elettore politico ed amministrativo la cui scheda è arbitra delle sorti del paese, avessero questo quadro generale nella mente; se essi ne conoscessero a sufficienza gli svolgimenti particolari per la plaga che abitano; se il concetto dell'immanenza di una grande minaccia a tutta la economia nazionale fosse chiaro e come documentato nel pensiero loro, ben altra già a quest'ora sarebbe stata la legislazione nostra e ben diversa la volontà pubblica per l'applicazione di essa. Poichè nè i pratici, nè gli studiosi avrebbero predicato al deserto. La loro parola avrebbe avuta un'eco di proposte concrete e si sarebbe tradotta in discussioni e in provvedimenti utili.

Ebbene ciò che solo così imperfettamente si fece fino ad oggi, si tratta di farlo meglio. Viene un giorno, anche se in ritardo, in cui si comincia o si ricomincia ciò che meglio sarebbe stato fosse fatto già prima. Partire ultimi non vuol dire non giungere: per chi ha fede tutt'al più vuol dire giungere più tardi. Per chi si sente fede e forza il traguardo è sempre vicino.

Il Touring vuol preparare il terreno propizio al germoglio degli studi e delle leggi.

il SALICE

il PLATANO

Per rendere popolare, generale la coscienza della funzione completa del bosco con tutte le conseguenze derivanti da questa coscienza, esso vuol seguire una via semplice ma che l'esperienza gli insegna essere piena d'efficacia.

Esso vuol parlare direttamente ai propri consoci. I soci sono ottantamila adesso, fra poco saranno centomila: un vero esercito sparso in tutte le classi sociali ma di preferenza nelle colte: magnifica legione che si tratta di convincere a fondo. Forse questo non è così difficile come può parere a prima vista. Quando questa legione, così numerosa che è quasi un popolo, sarà convinta, quale leva potente avremo messo in giuoco per la propaganda! Allora — quando se non tutti almeno molti *sapranno*, quando tutti penseranno che il bosco è quello che è davvero — si vedranno i privati e i comuni contabilizzare (brutta parola ma che risponde bene al concetto utilitario che si vuole esprimere) in modo diverso i loro boschi, persuasi alfine che ancora una volta le vittorie dei barbari sono soltanto apparenti, perchè i barbari caddero sempre schiacciati dalla stessa propria cieca violenza, così quando ebbero a mietere le vite e le civiltà come allorchè vogliono radere al suolo i sacri boschi.

Allora, quando quasi tutti sapranno, le Provincie, gli Enti che più o meno hanno ereditato da altri tempi quello che ci resta di patrimonio forestale, lo guarderanno con occhio benigno ed illuminato. Allora lo Stato prenderà dei provvedimenti adeguati e si munirà di organi opportuni agli scopi. Allora accadrà qui ciò che avviene negli Stati finitimi al nostro, sopratutto a settentrione e ad oriente: il bosco — che dopo tutto matura per essere tagliato — verrà diradato come dev'esserlo, parzialmente, con un ragionevole turno; se ne terranno lontani gli animali da pascolo con lo stesso orrore che le cavallette dai campi; i bacini montani saranno difesi con sapienti opere di ingegneria idraulica, tali da permettervi i ripiantamenti: rifiorirà per la conservazione dei boschi e per la loro ricostituzione l'alpicoltura fruttuosa, la vivezza delle fonti, la costanza delle stagioni, il tranquillo defluire delle acque industriali e di irrigazione, la sicurezza dei fertili piani, la ricchezza delle genti agricole.

Come in quegli Stati, nel paese nostro si «sentirà» cosa sia il bosco. Non diversamente in Lombardia si «sente» che cos'è l'acqua d'irrigazione. Il più rozzo contadino lombardo sa che in essa è la sua vita e mai penserebbe alla stupida possibilità di sopprimere un fosso per guadagnare una lista di terreno. E all'incontro oggi, perchè manca la coscienza del misfatto, si devasta il bosco senza una preoccupazione per l'avvenire.! Si può dire ben letteralmente: *dopo di me il diluvio!*

V.

Ma come il Touring potrà parlare ai soci e farne dei convinti propagandisti?

Molti sono i mezzi e ad esempio: far conferenze, articoli di giornali; agitare la pub-

blica opinione mediante gruppi di azione locale; promuovere studi, proposte pratiche, proposte da far risalire alle autorità ed anche al legislatore, concorsi, feste ispirate ad un concetto di simpatia per l'albero. *Ma tutto ciò ci sembra secondario non diverso da quanto si è inutilmente tentato fino ad oggi ed impari allo scopo.* E ad ogni modo ciò è più o meno nel programma di altre benemerite Società che si sforzano nobilmente di assolverlo. Al Touring questi mezzi potranno soltanto servire come rinforzo laterale a quella tessitura nuova di lavoro che esso vuole avviare.

Secondo noi *è allo spirito dei disattenti che bisogna sopratutto parlare, è la grande massa che bisogna persuadere richiamandone la curiosità.*

Fröebel e Pestalozzi ci hanno dimostrato che l'insegnamento oggettivo è quello che si insinua più facile e sicuro; noi seguiremo, in una certa misura, la loro immortale finezza pedagogica.

Perciò sarà con delle pubblicazioni speciali, originalissime, interessanti in alto grado che il Touring parlerà ai soci e in larga misura anche ai non soci. La stampa con tutte le vaghezze moderne delle arti grafiche sarà così, come sempre, il veicolo più produttivo e più efficace del progresso.

Immaginate che ogni sei mesi si possa mandare a tutti i soci (e anche entro certi limiti fuori dell'ambito sociale), un volumetto, poniamo della mole di *Umbria* e *Puglie* e che questi volumetti eleganti, riccamente illustrati, brillantemente scritti (così brillantemente da nascondere sotto la veste ornata la severità dello studio) presentino volta a volta ai lettori una delle faccie più interessanti o meno note del grande problema forestale colle sue attinenze economico-morali più prossime. Se questo si potesse fare noi vedremmo ottantamila persone colte e le famiglie loro gettarsi avidamente sopra questa nuova fioritura di intellettualità patriottica del Touring.

Quale alto, nobile compito quello di difendere in uno dei suoi elementi costituzionali più simbolici l'estetica del nostro paese, propugnando in pari tempo gli interessi più vitali di tutta la Nazione!

I nostri volumi non dovrebbero limitarsi a far conoscere le meraviglie che, per quanto scarse, ancora ci rimangono. Il faggeto solenne del Vulture coi suoi enormi tronchi allineati come le colonne di un tempio immenso; le « Camere chiuse » demaniali di abeti, di faggi, di betule della Sila distese a perdita di vista da Monte Botte Donato ad Acri e a Longobucco; i querceti bellissimi delle Madonie; il gran bosco della Ficuzza; l'imponente e vastissima selva Umbra nel Gargano; la pineta Calinella; i castagneti dell'Amiata, gli abeti ritti e spessi come immani steli di grano di Vallombrosa e di Boscolungo; il faggeto di Monte Penna sul confine ligure-parmense possono ben essere argomento di rappresentazioni artisticamente suggestive.

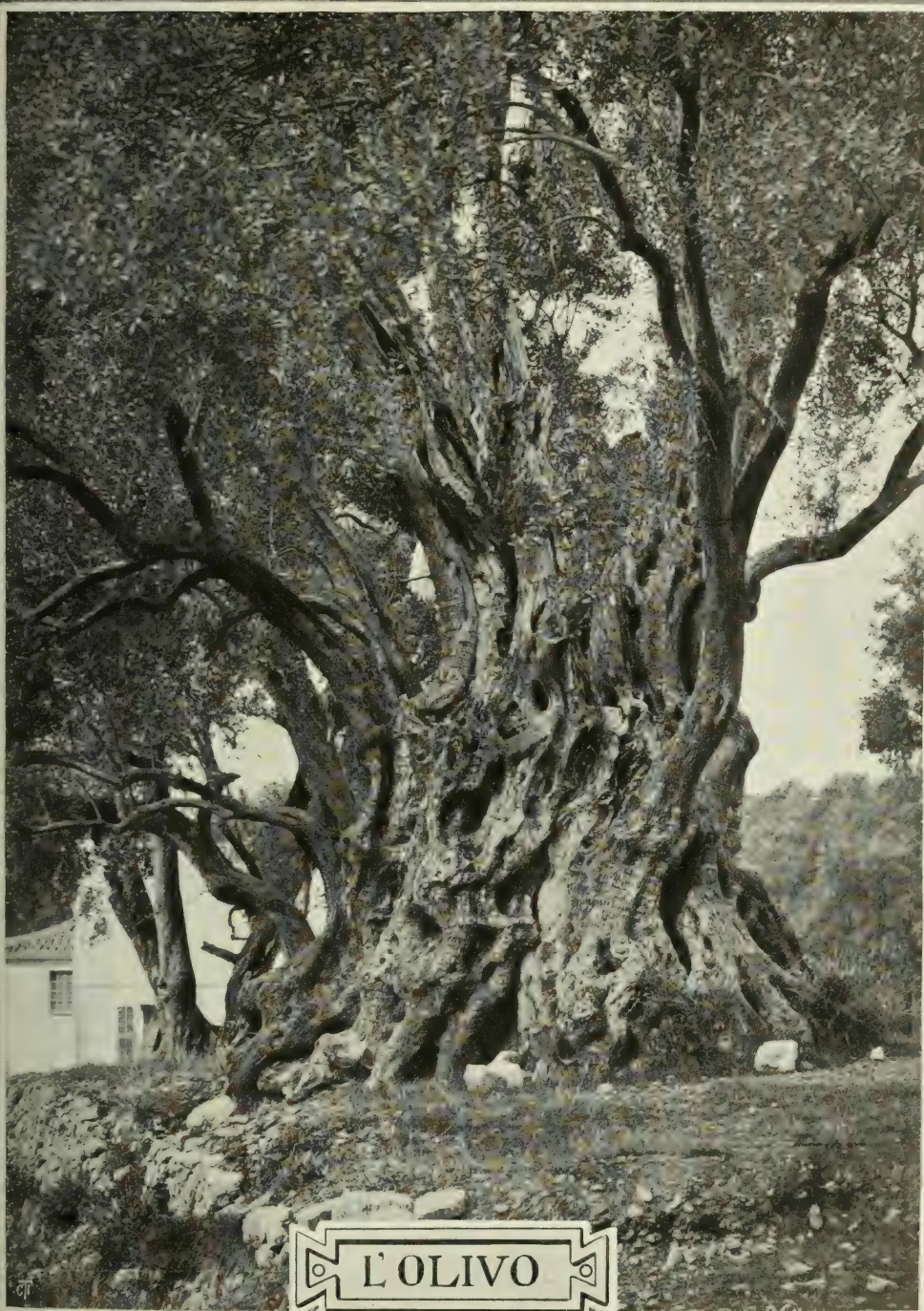
Ma altro e più largo è il nostro scopo. Noi vogliamo che il programma di ciascun volumetto sminuzzi nella mentalità dei lettori sorpresa e avvinta dall'interesse il problema complesso, considerandone con penetrante piacevolezza almeno uno dei lati. Sarà, per una volta, quello della montagna che sdrucciola a valle, genera la palude, distrugge i campi, impoverisce il paese come si è già detto sopra. Sarà la spiegazione facile ed a tutti accessibile con disegni e illustrazioni dal vero del funzionare di un bacino imbrifero: le acque che invece di sfuggire giù per la china denudata sono trattenute dalle foglie, dagli alberi, dalle radici, calate e sprofondate nella terra, si raccolgono secondo le disposizioni tettoniche del terreno, scorrono nelle trameazioni fino a sgorgare da una polla sorgiva. E questa sorgente si deve dimostrare, colla parola e col disegno, conservata dal bosco, perduta col diboscamento. Sarà in un altro volume o in un'altra pagina l'opera irruente dei torrenti scatenati, la piena che senza il bosco si determina con un solo acquazzone prolungato; l'imbrigliatura costosa e forse inefficace, l'acqua limacciosa che posa gli interrimenti colla prepotenza delle fatali forze geologiche, ostruisce i canali e via via reca danni incommensurabili dalla radice del fiume al suo sbocco in mare. Sarà, un'altra volta, nella pianura l'alzarsi rapido del letto dei fiumi, l'elevarsi contemporaneo di quelle montagne artificiali tirate in lungo che si chiamano argini, e le rotte loro coi disastri improvvisi. Tutto ciò si presta al dire vivace di nuovo interesse dello scrittore, non meno che al tratto impressionante della matita, che ritroveranno i nostri monti, le nostre cascate, i nostri fiumi, i nostri campi attraverso i loro aspetti che hanno relazione col bosco.

Studieremo le piccole industrie locali anche nel loro pittoresco lato etnografico, e le grandi industrie che vivono delle acque, sia che in un regime normale di acque legato ai boschi queste rendano possibile la navigazione interna, sia che lancino sul rame delle grandi linee elettriche le forze che hanno permesso la lotta industriale al nostro paese e gli riservano tante vittorie future...

Ah, non saranno certo gli argomenti palpitanti che mancheranno a queste operette per le quali si chiederà la penna e la matita di chi sa e sente! Nè, di conseguenza sarà l'interesse che farà loro difetto. Si può essere sicuri che gli 80 000 (presto i centomila) soci assorbiranno con delizia questa lettura e così la propaganda sarà raggiunta. *La coscienza pubblica della vera e complessa funzione del bosco e del pascolo sarà creata.*

VI.

Ora, la conclusione.

In questo momento, mancano ancora i

L'OLIVO

mezzi materiali per tanta mole di lavoro. E' evidente che questi occorrono larghi, adeguati e per un tempo sufficiente a dare la spinta, a muovere e montare l'opinione pubblica.

Fondi per quanto tempo? Diciamo per ora per un triennio. Poi si vedrà.

Ed in quale forma dati? Fondi dati in parte dal Touring ed in parte raccolti fra i volonterosi, convinti dalle nostre parole che questo passo del Touring sarà effettivamente utile nel campo pratico.

Ed in qual forma intonare l'azione del Touring ed amministrare questi fondi?

Il Touring creerà una Commissione composta di un sufficiente numero di rappresentanti degli interessi morali e materiali che si collegano al problema. Esso solleciterà quindi l'adesione ambita dei Ministeri competenti, di quelle grandi Amministrazioni che hanno particolare ingerenza in quanto si riferisce ai boschi ed alle acque, quali il Genio Civile, gli Uffici Forestali, gli Enti agricoli, i Consorzi di irrigazione, i Consorzi di industrie direttamente interessate (come quelle della selvicoltura, dell'alpicoltura, le idroelettriche) di studiosi, dei sottoscrittori di almeno 500 lire annuali per un triennio e della Direzione del Touring.

Questa Commissione durerà in carica tre anni, e nelle linee generali del programma qui abbozzato darà l'intonazione tecnico-morale al suo svolgimento e ne avrà il controllo finanziario. Come organo esecutivo essa eleggerà, naturalmente, un piccolo Comitato.

La sottoscrizione si apre ora per un numero indeterminato di quote annuali di cento lire, impegnative per un triennio.

Vorremmo che la nostra penna sapesse a questo punto perorare la causa santa che essa propugna, associando in una forma che soltanto una concezione del tutto moderna può consentire, la poesia dell'ideale colle più severe esigenze pratiche. Non certo soltanto all'egloga e ai carmi silvani, noi vogliamo qui chiamare i lettori nostri. La meditazione nella foresta, l'astrazione in faccia ad un rivo mormorante, il posare tranquillo nel verde smeraldino dei prati, sono atti contemplativi: il nostro appello è invece a veglia e ad opere.

Ci rivolgiamo non a chi soltanto sente o sa fare il verso, ma a coloro i quali comprendono anche che nella solitudine montana quelle stesse volte silenziose e solenni che gli alberi chiomati distendono sul nostro capo, facendoci per un momento buoni e poeti, raccolgono e preparano parte della vita della Patria.

Ci rivolgiamo a coloro che nel profumo del bosco e nei fiori del prato amano il bello eterno e vivificante ma sentono altresì le question economiche e sociali che al bosco ed al prato si riattaccano e vogliono virilmente respingerne le minaccie, risolverne le difficoltà. Ci rivolgiamo a coloro insomma che, mentre altri lavora nell'ambito della scienza e della legislazione, sono ben decisi, giacchè l'ora ne è venuta, a rompere l'assenteismo, l'indifferenza del gran pubblico pel problema forestale, che toglie la base alle leggi ed agli sforzi dei competenti.

E poichè questo appello parte dalla Città che sempre diede l'esempio della praticità in tutto ma vuol estendersi a tutto il nostro Paese che ne ha tanto bisogno in ogni suo angolo, diciamo senz'altro francamente che per compiere il programma nostro occorrono oltre il consenso morale anche dei larghi mezzi materiali, che noi domandiamo ai volonterosi, sicuri che il nostro passato di proba attività ed i risultati ottenuti in tanti campi svariati, farà sì che alla Commissione che si sta per nominare essi verranno forniti con generosità e fiducia.

Per proprio conto il Touring apre la sottoscrizione con un contributo di 15 000 lire annue per un triennio.

IL CONSIGLIO DEL T. C. I.

L. V. Bertarelli, *relatore.*

Prima che la sottoscrizione venisse aperta, alcuni Enti ed Amici, venuti a cognizione dell'iniziativa del Touring, hanno voluto senz'altro incoraggiarla coll'aiuto prezioso dei loro nomi autorevoli e dei loro contributi.

Il Touring li segnala alla riconoscenza pubblica, ringraziandoli cordialmente. Come segnala i nomi del l'ing. Carlo Esterle, dell'ing. Angelo Bertini, del sen. Cesare Mangili, dell'ing. cav. Alessandro Scotti, del l'ing. comm. Ettore Conti, dell'ing. cav. Luigi Zunini, che nelle rispettive Società qui sotto elencate si fecer proponenti convinti dei concorsi assegnati al Touring.

Ed il Touring può quindi senz'altro incominciare una prima nota di Sottoscrittori.

	Quote annue di L. 100	Importo nel triennio
Associaz. fra Esercenti Imprese Elettriche in Italia, Milano..	N. 20	L. 6 000
Società Generale Italiana di Elettricità Edison, Milano	» 20	» 6 000
Società delle forze idroelettriche dell'Adamello, Milano	» 20	» 6 000
Società Lombarda di distribuzione di energia elettrica, Milano	» 20	» 6 000
Società Imprese Elettriche Conti e C., Milano	» 15	» 4 500
Società Idroelettrica Ligure, Milano	» 10	» 3 000
Comm. dott. Gino Modigliani, Milano	» 3	» 900
Touring Club Italiano	» 150	» 45 000
	Quote N. 258	L. 77 400

Luglio - Quadro di Ettore Tito.

Dove andrò a fare i bagni di mare?

Le persone, che si recano d'estate a fare i bagni di mare su questo o quel punto del nostro littorale, si possono distinguere in due grandi classi. Una di queste classi è costituita da coloro, per cui la stagione al mare costituisce semplicemente un modo di villeggiatura. Professionisti più o meno stanchi pel lavoro di tutta un'annata, signore eleganti, per cui un mutamento di soggiorno e di stagione è semplicemente un'occasione per far mostra degli abiti e delle acconciature nuove, giovani od adolescenti pieni di salute, che non chiedono al periodo delle vacanze estive se non un riapprovvigionamento di diporti e di gaiezza; per tutti costoro la *stagione al mare* esiste anzitutto in blocco, come una delle parecchie forme sotto le quali si presenta loro la possibilità di realizzare dei programmi fondamentalmente assai semplici. Per essi non soltanto vien determinata dal gusto personale o da considerazioni di opportunità esterne la scelta fra il soggiorno al mare e quello in mezza o in alta montagna, ma gli stessi elementi presiedono alla scelta fra questa o quella stazione marina.

Gli uni preferiscono da anni una cittadina della Riviera ligure perchè vi si reca la loro *côterie* di amici; gli altri fanno invece scelta di codesta altra città del litorale adriatico perchè quest'anno durante la stagione vi avranno luogo anche delle corse di cavalli trottatori; nè mancano le bagnanti il cui destino per quelle sei settimane virerà da oriente ad occidente, o viceversa, a seconda della varia ricchezza dei programmi dei divertimenti escogitati dalle direzioni degli alberghi-palazzo delle spiagge più *select*.

Frammento d'umanità felice, la schiera gaja e fiorente da essi formata in questa, come nel resto delle cose della vita, è disposta a prendere il tempo che farà... ciò che per questa occasione si può tradurre letteralmente dicendo che essa non conosce alcuna preoccupazione di climatologia medica. E non avrà torto. Poichè il clima di mare possiede delle qualità biologiche d'indole generale così caratteristiche ed intense, che sull'organismo sano esse si svolgono appieno senza che devano entrare in conto le particolarità minori legate alla topografia delle varie stazioni. Infatti i vantaggi igienici rappresentati dal bagno fresco, dal contenuto salino dell'acqua, dal movimento dell'onda, dalla purezza dell'aria, sono legati ad una stagione di bagni di mare in modo indissolubile, qualunque sia la latitudine e la longitudine della plaga, in cui la stagione di bagni vien fatta. Quindi coloro, i quali chiedono al soggiorno al mare in primo luogo le risorse di un periodo di ozio e di svago e solo in via accessoria i benefici di una cura climatica e di una cura balneoterapica, hanno tutte le ragioni non facendosi nella scelta della località alcuno scrupolo di indole sanitaria: qualunque sia la località, su cui la loro scelta sarà caduta, la stagione al mare darà loro pur sempre, e in misura non disprezzabile, oltre alla desiderata ricreazione dello spirito, un rinvigorimento del corpo.

Le cose vanno ben diversamente se, invece che di organismi perfettamente sani, si tratta di organismi indeboliti o comunque malati. E nel novero degli organismi indeboliti io pongo naturalmente quelli, che pur essendo restati sani in fondo, sono caduti per l'una o l'altra ragione in uno stato di esaurimento per cui si è alterato l'equilibrio delle loro funzioni e quindi sono insorte delle insufficienze o dei fatti dolorosi più o meno gravi.

Per codesti organismi il clima ed i bagni di mare costituiscono già un gruppo d'influenze biologiche d'una complicazione e d'una intensità tale, che diventa necessario, per determinarne le modalità, ricorrere a criterii, diremo

Venezia. — Il Lido. (*Fot. Alinari*).

così, di precisione. Infatti — come accennai sopra — codesti organismi sono, in alcune delle loro parti o in tutto, facilmente squilibrabili; e d'altra parte, a determinare il valore igienico di un clima marino, agli elementi costanti e uniformi citati sopra, concorrono molti altri, i quali, pur essendo incostanti e variabili, possono acquistare in dati casi un'importanza non trascurabile od anzi decisiva, gli uni per aumentare, gli altri per diminuire il valore igienico complessivo del clima marino in questione. Si comprende dunque come, nei casi in cui si tratta di un organismo facile a squilibrarsi, non è opportuno trasportarlo senz'altro in un ambiente, le cui azioni speciali per avventura vengano a svolgersi per esso nella direzione stessa delle tendenze di squilibrio interne. In tali casi adunque la questione della località di soggiorno pei bagni di mare dev'essere esaminata con attenzione volta per volta, e risolta in modo che le caratteristiche climatiche od altre speciali alla stazione scelta coincidano colle esigenze del caso singolo o almeno non siano in contraddizione con esse.

Naturalmente codesto lavoro di indagine deve essere fatto nei varî casi tanto più diligentemente quanto maggiore è la complicazione delle condizioni patologiche o, che fa lo stesso, quanto più grave è la malattia, che la stagione di bagni marini è chiamata a curare.

Cornigliano Ligure. — Veduta della spiaggia e Villa Raggio.

Viceversa esiste un'enorme quantità di casi, in cui si ricorre ai bagni di mare pur essendo i disturbi in corso relativamente lievi, mentre il quadro dei sintomi è fornito interamente o quasi da questa o da quella forma di debolezza costituzionale. Per essi nelle indicazioni dei bagni di mare la parte igienica ha quasi il sopravvento sulla parte medica e, correlativamente, la necessità delle distinzioni sottili è molto minore che nei casi di vera malattia. Infatti basta allora tener conto di certi pochi criterî di indole generale, la cui esposizione è possibile senza che vi sia bisogno di addentrarsi negli arcani della patologia e la cui conoscenza quindi è accessibilissima anche al pubblico dei profani. E' l'esposizione di tali criterî, che fa il soggetto del presente articolo.

* * *

Nel determinare a scopo di istruzione igienica i caratteri speciali di una stazione di bagni di mare bisogna tener conto sopratutto dei due elementi seguenti: le particolarità del clima, le particolarità della spiaggia.

Rispetto alle particolarità del clima le stazioni di bagni di mare italiane si suddividono in due grandi gruppi: quelle, che appartengono al littorale occidentale o tirreni o, quelle che appartengono al littorale orientale od adriatico.

Ad un esame superficiale della questione parrebbe che le differenze relative devano dipendere specialmente dalla varia distanza della catena appenninica dai due mari. Infatti il versante tirrenio dell'Appennino è a declivio dolce, il versante adriatico è invece a declivio assai rapido, composto di una serie di valli brevi divise fra loro da speroni paralleli. Risulterebbe da ciò, che pel littorale tirrenio le particolarità del clima dipendenti dal regime marino dovrebbero

essere molto più fini e spiccate che pel littorale adriatico, dove un'influenza perturbatrice su di esse sarebbe esercitata dalla grande vicinanza delle altezze appenniniche. In realtà la questione è diversa: le differenze climatiche assai grandi, che esistono fra i due littorali, sono in dipendenza di ragioni meteorologiche ben più complesse e remote. Queste ragioni meteorologiche decisive, eccole in breve.

Com'è noto, i mari hanno una tendenza maggiore delle terre a conservare la loro temperatura: quindi d'inverno perdono meno rapidamente il calore immagazzinato durante l'estate, e d'estate meno rapidamente si lasciano riscaldare. Ne segue, che, qualunque sia la stagione, fra i mari e le terre esiste sempre una differenza spiccata della temperatura. In forza di questa legge generale, mentre si svolge l'estate la grande superficie dell'Atlantico, si riscalda assai più lentamente della superficie dell'Europa: in altri termini sull'Atlantico si ha ancora un regime d'aria fredda quando sull'Europa si ha già un regime d'aria calda. Accade allora ciò, che accade se in un appartamento si mette in comunicazione una camera riscaldata con una camera fredda: una corrente di aria fredda si istituisce da questa verso quella. Quindi durante l'estate delle correnti d'aria relativamente fredda si precipitano continuamente dall'Atlantico sull'Europa, a settentrione attraverso la Francia, a mezzogiorno attraverso la Spagna e la porzione occidentale del Mediterraneo. Ma queste correnti d'aria fredda nel loro viaggio verso il centro dell'Europa a un certo punto incontrano, a settentrione la barriera alpina, a mezzogiorno la barriera appenninica, e vi si addensano contro. Ne segue, che d'estate, mentre sulla Francia e sul mar Tirreno predominano i freschi venti occidentali provenienti dall'Atlantico, al di qua della barriera alpina e della barriera appenninica la valle del Po e il littorale adriatico si trovano nella zona dell'*ombra* di codesti venti, quindi nell' atmosfera di essi possono accumularsi i calori estivi.

Una differenza caratteristica si istituisce ad ogni modo anche fra il clima della valle del Po e quello del littorale adriatico per la ragione seguente.

L'ostacolo, che alla corrente fresca proveniente dall'Atlantico viene opposto dalle Alpi è, naturalmente, molto più valido di quelli che ad essa oppongono gli Appennini, che sono assai più bassi.

In conseguenza di ciò, quando la corrente fresca atlantica ha superato, a fatica, la barriera alpina, essa ha già perduto tanto d'intensità che sul clima della valle del Po non può più svolgere delle azioni importanti: invece quando essa ha superato, seppure con un certo ritardo, e subendone una certa attenuazione, la barriera appenninica, essa ha ancora abbastanza forza da influenzare più o meno spiccatamente l'atmosfera del littorale adriatico. Quindi mentre nella valle del Po durante l'estate di regola si hanno dei grandi calori e un' atmosfera tanto tranquilla da riuscire assai spesso afosa, sul littorale adriatico il passaggio ad un'altezza relativamente piccola della corrente d'aria fresca proveniente dall'Atlantico provoca nelle masse di aria calda sottostanti dei movimenti tumultuarii, con tendenza a risalire più o meno rapidamente verso la pendice appenninica: a tali movimenti tumultuarii delle masse aeree locali corrispondono dei temporali, che raggiungono non di rado una grande violenza.

D'altra parte se riconfrontiamo il clima del littorale tirrenio col clima del littorale adriatico noi vediamo che nel clima del littorale tirrenio predominano le correnti aeree provenienti dall'Atlantico, e quindi il regime estivo di costanza dei calori si istituisce più lentamente o non si istituisce affatto; invece nel clima del littorale adriatico l'influenza delle correnti aeree provenienti dall'Atlantico è assai minore, quindi il regime dei calori estivi si istituisce più rapidamente e con maggior tendenza alla stabilità: inoltre il carattere più decisamente stagionale del clima è rivelato anche dalla maggiore violenza dei temporali.

Ma v'ha di più. Nelle regioni, che sono in vicinanza di una catena montuosa, anche la configurazione di questa catena ha un'influenza notevole sull'istituirsi o meno di un regime stagionale uniforme.

Infatti, se la catena montuosa è continua, essa forma un riparo, il quale isola la regione sottostante dalle altre regioni e quindi impedisce che le vicende meteorologiche di queste si estendano ad essa e turbino il regime climatico suo proprio. E' quanto vedemmo testè acca-

Sturla. — Riviera di Genova (Panorama). (*Fot. Alinari*).

dere per la grande catena alpina a proposito della valle del Po e per la minor catena appenninica a proposito del littorale adriatico. Ma è precisamente il contrario se la catena montuosa presenta delle spaccature profonde: in tal caso le spaccature fanno da tubo di aspirazione, e attraverso ad esse le correnti aeree, provenienti dalle regioni poste al di là della catena montuosa, si precipitano con tanto maggiore violenza sulla regione posta al di qua, e disturbano continuamente il regime climatico suo proprio. Ora, esistono anche in Italia due tratti della costiera, che si trovano appunto in queste condizioni: la Riviera Ligure e la parte settentrionale del littorale adriatico.

Infatti le montagne che legano la gran massa delle Alpi Marittime al tronco appenninico in parecchi punti sono troppo basse per poter costituir un vero riparo; ed una depressione anche più notevole è quella, che la Francia meridionale littoranea forma fra la catena dei Pirenei e quella delle Alpi. Ne segue, che la Riviera Ligure subisce due ordini di squilibrii metereologici: in primo luogo, attraverso alla depressione posta a settentrione, fra le Alpi e l'Appennino, le correnti aeree della valle del Po tendono continuamente a mescersi a quelle del gran bacino tirrenio, col risultato che, specialmente sul principio della stagione estiva, la Riviera viene visitata da venti boreali relativamente freddi; in secondo luogo, attraverso la depressione posta a maestro, fra i Pirenei e le Alpi, le correnti aeree dell'Atlantico settentrionale tendono a mescersi con quelle del Mediterraneo; e, siccome lo squilibrio della temperatura sui due bacini marini va accentuandosi quanto più si avanza l'estate (inquantochè l'atmosfera del Mediterraneo si riscalda più rapidamente e più intensamente che quella dell'Atlantico settentrionale), ne segue che durante tutto l'estate passano sul littorale meridionale francese dei forti venti di maestrale, che si fanno sentire più o meno potentemente anche sulla riviera ligure contigua.

La spiaggia rocciosa di Rapallo.

Quanto al littorale adriatico, qualche cosa di simile accade anche per esso, perchè a greco, cioè a nord-est, le Alpi Carniche e Giulie costituiscono un riparo insufficiente alle grandi correnti aeree dell'Europa Centrale: sicchè su di esso queste si rovesciano assai spesso in modo violentissimo, costituendo la famigerata *bora*.

Ma, a differenza che per la Riviera Ligure, per la quale le vicende meteorologiche in questione si svolgono più o meno intensamente anche nell'estate, pel littorale adriatico più fortunato, esse appunto nell'estate si sospendono. Infatti le terre dell'Europa Centrale durante l'estate si riscaldano così rapidamente, che fra l'atmosfera di esse e l'atmosfera dell'Adriatico non si formano mai quegli squilibrii di pressione, che sono invece così frequenti fra l'atmosfera dell'Atlantico settentrionale e quella del Tirreno. Il risultato di ciò è, che sul littorale adriatico durante l'estate sono rarissimi i venti forti, che ne disturbino il regime stagionale proprio: non son pochi i tratti di esso, nei quali, come ha ben

Sponda arenosa e panorama di Alassio. (*Fot. Alinari*).

1. Bagni di Livorno. — 2. Il tratto di spiaggia da Voltri ad Arenzano. — 3. Littorale Voltrese.
4. Spiaggia di Arenzano. — 5. Scoglio dell'Aguggia presso Voltri. — 6. Bagni dell'Ardenza.

messo in chiaro l'Eredia, il numero delle giornate di vento forte in tutto l'estate resta inferiore alla mezza dozzina (a S. Maria di Leuca 4, a Capo Spartivento Calabro 2, a Porto Corsini nessuna).

Da tutto ciò risulta evidente il fatto, che a causa dei rapporti di situazione rispetto a certe catene montuose, prossime o poco lontane, fra il littorale ligustico e il littorale adriatico durante l'estate si danno nella distribuzione delle correnti aeree di provenienza anormale certe differenze, per le quali il littorale adriatico viene a possedere un'atmosfera meno mossa che non quella del littorale ligustico. Come si vede, tali differenze praticamente sono dello stesso ordine delle differenze che abbiamo visto più sopra esistere fra il littorale adriatico e il littorale tirrenio a proposito delle correnti aeree di costituzione normale.

Infine, pur restando nell'argomento delle correnti aeree di provenienza anormale e quindi perturbatrici del regime climatico regionale, conviene menzionare lo scirocco. Nell'Italia centrale e meridionale il termine scirocco è un termine d'uso generale, che si applica a tutti i venti caldi ed umidi provenienti dal Mediterraneo meridionale, apportatori di pioggia. Ma esso andrebbe meglio riservato a un vento, che proviene pure da mezzogiorno, ma è invece asciuttissimo, carico d'una polvere minuta, e che negli individui dal sistema nervoso debole provoca non di rado una depressione profonda, con esacerbazione di tutti i sintomi di debolezza dolorosa.

Panorama di Oneglia. (*Ed. Brogi.*)

Questo vento non è raro nella Sicilia, dove giunge, attraverso il breve Mare Siculo, dai deserti africani; ma talora esso attraversa tutta l'isola e si rovescia sul bacino del Tirreno. Quivi le coste della Calabria e della Campania rispetto ad esso si trovano ancora nell'*ombra del vento*, grazie al riparo offerto dalle montagne della Sicilia; ma più a settentrione lo scirocco ha libero il campo, sicchè esso sulle coste del Lazio giunge con una violenza indiminuita e può farsi sentire in misura deplorevole anche sul littorale della Toscana. Esso costituisce ad ogni modo un elemento meteorologico esclusivo del bacino tirrenio, che la climatologia medica non può trascurare in un giudizio complessivo di confronto fra il littorale del Tirreno e il littorale dell'Adriatico.

Nè con questi rilievi è esaurita la serie delle differenze esistenti fra i climi dei due littorali. Ma, per non tediare i lettori, io mi limiterò a citare fra le restanti, quelle che si riferiscono ad un elemento climatico importantissimo, il grado di umidità.

Sul littorale tirrenio i venti nell'estate, provenendo sopratutto da occidente, arrivano dopo un lungo percorso sul mare, quindi sono impregnati di umidità. Invece sul littorale adriatico prevalgono i venti secchi, sia che si tratti di venti provenienti dalle pendici poco boscose del versante orientale dell'Appennino, sia che trattisi di venti provenienti da oriente o da mezzogiorno, venti in origine assai secchi, ai quali il passaggio sull'Adriatico, poco ampio, ha potuto conferire ben poco d'umidità.

Le differenze del grado di umidità, che si hanno nell'estate fra il versante tirrenio e il versante adriatico, sono bene documentate dalle cifre seguenti, che sono quelle dell'umidità media relativa:

Versante tirrenio		*Versante adriatico*	
Genova	63	Bologna	53
Livorno	62	Ancona	59
Napoli	64	Lecce	52

Quindi risulta evidente un altro importantissimo divario fra il clima del littorale tirrenio e il clima del littorale adriatico: questo è sensibilmente più secco di quello.

Riassumendo, per ciò che riguarda le particolarità del clima, il littorale tirrenio si distingue dal littorale adriatico per ciò, che in esso il regime dei caldi estivi si istituisce più tardivamente, è meno spiccato e meno uniforme, è più spesso disturbato da incidenti meteorologici di natura eterogenea, infine comporta un maggior grado di umidità.

Applichiamo ora queste nozioni di climatologia alla fisiologia umana e vediamo di trarne dei dati pratici per la questione, che c'interessa ora: la scelta di una stazione pei bagni di mare.

***

Le indicazioni per una cura climatica e balnearia al mare sono date da tre grandi gruppi di malattie: la gracilità costituzionale e le varie forme di anemia ad essa affini; la debolezza nervosa; il linfatismo e la scrofolosi.

In via generale il clima marino è incaricato di aumentare il tono dell'organismo e l'attività di tutte le funzioni; inoltre per ciascuno dei gruppi di malattie succitati svolge delle azioni speciali: ad esempio, nella debolezza nervosa esso può riuscire, a seconda dei casi, eccitante o calmante; nella gracilità costituzionale, nell'anemia e nella scrofolosi può riuscire semplicemente tonico od anche alterante.

Sono specialmente codeste sue azioni speciali, che, come accennai fin da principio, stanno in dipendenza delle particolarità climatiche delle varie località littoranee: e si può dire in massima che esse riescono tanto più spiccate in confronto delle azioni generali, quanto meno

Spiaggia e bagni di Rimini. (*Fot. Alinari*).

puro e quanto meno stabile è il regime stagionale nella località considerata. In altri termini, quanto più la forma morbosa da curare è complessa e quanto più essa merita dei riguardi, tanto più conveniente sarà inviare il malato in una stazione del littorale adriatico, dove le azioni generali toniche del clima potranno svolgersi senza pericolo di venir disturbate dall'intensificarsi di questa o quell'azione speciale. E viceversa, se la forma da curare è semplice e se le risorse stesse dell'organismo appaiono bene conservate, sarà anche permesso inviare il malato in una stazione del littorale tirrenio; anzi, nei casi più lievi a causa delle irregolarità del regime climatico, donde, come vedemmo, non va esente il littorale tirrenio, .'azione generale tonica del clima marino verrà intensificata opportunamente da un elemento speciale, che sarà — a seconda lei casi — eccitante od alterante. Sia, ad sempio, una iovinetta affetta da gracità costituzionale, nella quale a un certo momento sia sopravvenuta quella orma di anemia ch'è nota col nome di clorosi. Se a gracilità costituzionale è spiccata ed è in dipenenza di una labe ereditaria tubercolare, e se a clorosi decorre coi sintomi dell'esauribilità el lavoro muscolare, dell'affanno di respiro, el male di testa, sarà bene ch'ella segua la cura dei bagni di mare in una stazione del littorale adriatico, attenendosi piuttosto ad un regime di riposo; se invece la gracilità costituzionale è poco spiccata ed è priva della nota ereditaria, e la clorosi si esplica solo colla tinta pallida caratteristica e coll'atonia delle funzioni digestive, non si temerà di far entrare nella cura dei bagni di mare l'elemento eccitante, quindi si sceglierà una stazione del littorale tirrenio.

Riviera di Genova.
Scogliera e panorama.

(*Fot. Alinari*).

Ed ancora, sia un fanciullo affetto da scrofolosi. Se si tratta della scrofolosi cosidetta *eretistica*, con tendenza alle flussioni infiammatorie delle ghiandole, converrà il soggiorno puramente tonico delle stazioni adriatiche, dove a causa dei calori forti e costanti sarà più facile mantenere il piccolo malato nel necessario riposo, mentre l'insolazione continuata procurerà senza scosse il riassorbirsi dei focolai di infiltrazione ghiandolare: in tali condizioni il soggiorno al mare può sostituire eccellentemente una cura presso una stazione balnearia salso-iodica. Invece se si tratta della scrofolosi cosidetta torpida, con depressione generale del tono organico, ma senza complicazioni di natura infiammatoria, converrà il soggiorno nel clima dotato di proprietà alteranti delle stazioni tirrenie e specialmente delle stazioni liguri.

Ed infine, sia un adulto affetto da nevrastenia. Se si tratta di una nevrastenia di lieve grado, ad esempio di un'esacerbazione occasionale d'uno stato di nervosismo abituale, e il sonno e l'appetito si son mantenuti buoni, si ricerchi pure l'azione stimolante d'una delle stazioni del littorale tirrenio; ma se si tratta di una nevrastenia avanzata, di natura costituzionale, complicata dall'insonnia e da disturbi dispeptici gravi, si ricorra piuttosto ad una stazione del littorale adriatico, dove la guarigione s'istraderà assai più sicuramente mediante le azioni del clima semplicemente toniche, generali.

Notisi poi, che tostochè la nevrastenia raggiunga un certo grado di gravità, le stazioni del littorale tirrenio diventano controindicate anche pel più alto loro grado di umidità media. L'intolleranza, che i nevrastenici hanno verso il caldo umido, è notoria. A questo proposito le stazioni della Campania — Castellamare, Sorrento, Pozzuoli — sono meno dannose di quelle del Lazio e della Toscana, poichè il clima di esse assume un carattere meridionale più deciso, quindi il caldo, sebbene sia maggiore, è meno soffocante, e la temperatura e il regime dell'umidità sono meno soggette alle variazioni repentine.

***

Ma presso alle particolarità del clima un altro elemento meritevole di ogni attenzione per la valutazione di una stazione marina dal punto di vista igienico è fornito, come accennai sopra, dalla qualità della spiaggia.

Le spiagge si distinguono comunemente a seconda che sono di arena fina e a declivio dolce e graduale, ovvero di ghiaia grossa o piuttosto a scogliera e a declivio brusco od anzi a picco. Questa distinzione ha dal punto di vista igienico un valore non minore di quello che essa può avere, ad esempio, dal punto di vista dell'estetica del paesaggio ovvero dal punto di vista dei rilievi geologici. Ma tale distinzione mia non è già fondata, come credono molti, sulla maggiore o minore purezza dell'acqua. E' vero: son molti quelli che ritengono che l'acqua sia meno pura sulle spiagge arenose, più pura sulle spiagge ghiaiose e su quelle a scogliera. Ma questa differenza, è vera solo per le spiagge oceaniche dove la marea è assai forte, e quindi sulle spiagge arenose il risucchio ha occasione di lasciar dietro a sè degli ampi tratti di terreno dove l'acqua riesce più o meno a ristagnare. Invece nel Mediterraneo le maree sono assai deboli, quindi anche sulle spiagge arenose il risucchio non può dar luogo ad inconvenienti igienici di sorta. Per questo lato adunque sulle costiere nostre fra il valore igienico delle spiagge ghiaiose e delle spiagge a scogliera e il valore igienico delle spiagge arenose non esiste una differenza sensibile.

Invece una differenza assai sensibile, risulta per ciò, che la spiaggia arenosa permette il bagno di sabbia calda, e le spiagge degli altri tipi, no. Ora il bagno di sabbia calda è fra i coadiuvanti più potenti dei bagni di mare. Esso facilita l'inizio della reazione all'uscire dall'acqua del mare e della reazione prolunga la durata; esso intensifica enormemente le azioni toniche e riassorbenti della luce solare; esso costituisce uno dei modi più semplici e graditi della cura del riposo. Quindi esso agisce precisamente nella stessa direzione delle azioni generali del clima estivo marino, che ho enumerato più sopra. Invece la spiaggia ghiaiosa e anche più la spiaggia a scogliera, per ragioni evidenti, riducono pel periodo della reazione susseguente al bagno gli elementi di riposo ed accentuano invece gli elementi di moto; inoltre durante il bagno stesso, pel frangersi più violento dell'onda, si aumentano le azioni meccaniche subite dal corpo del bagnante: il risultato è, nell'insieme della cura, un maggior risalto dell'elemento stimolante e correlativamente la soppressione o quasi dell'elemento calmante.

Si riproducono dunque, voi lo vedete, a proposito della portata igienica della qualità della spiaggia gli stessi modi di differenza che già segnalai a proposito dei climi del littorale adriatico e del littorale tirrenio. Sicchè quanto ho detto testè a proposito delle varie indicazioni curative dei climi dei due littorali va ripetuto a proposito delle sue varie indicazioni curative della qualità della spiaggia. D'altra parte, quasi a farlo apposta, le stazioni a spiaggia arenosa costituiscono, com'è noto, la regola sul littorale adriatico, mentre sul littorale tirrenio non sono rare anche le spiagge ghiaiose e le spiaggie a scogliera. Per tal modo la risultante ultima non si complica affatto: basterà agli scopi pratici ricordare, che nelle stazioni del littorale tirrenio, le quali possiedono una spiaggia ghiaiosa o una spiaggia a scogliera, la qualità della spiaggia contribuisce ad intensificare i caratteri speciali — stimolanti od alteranti — del clima locale, mentre nelle stazioni dello stesso littorale, le quali possiedono una spiaggia arenosa, la qualità della spiaggia riduce di quei caratteri speciali la portata e intensifica invece — come per le stazioni del littorale adriatico — i caratteri generali del clima marino. Tenendo conto anche di questa regola sarà facile determinare nei singoli casi il valore curativo delle varie stazioni con un sufficiente grado di approssimazione.

***

Naturalmente il lavoro di scelta di una stazione pei bagni di mare non sarà esaurito col tener conto dei dati climatici e topografici che ho esposto testè: esso comporta anche l'osservanza di tutti gli altri dati dell'igiene speciale della malattia in questione.

Così è chiaro che in un caso di nevrastenia grave, in cui sia indicato il riposo della mente e dei sensi, non si andrà a scegliere per una cura di bagni di mare una città affollata e rumorosa; e viceversa in un caso di nevrastenia lieve, nel quale sono destinati a riuscir utili le distrazioni e gli svaghi moderati, non si andrà a scegliere un villaggio di pescatori isolato dal mondo al piede di una *falaise*. Ma pur troppo questi errori, per quanto grossolani, non sono così rari in pratica che mi sembri una fatica sprecata del tutto l'avervi rapidamente accennato.

Dott. ALESSANDRO CLERICI.

Veduta panoramica di Solferino.

[N]el presente fervore di rievocazioni patriot[ti]che in cui pare che gli italiani, portati dalle [me]morie ai tempi migliori del loro riscatto na[zio]nale, abbiano, quasi diremmo, ritrovato sè [ste]ssi — non poteva il Touring tenersi in di[spa]rte ed assistere in[diff]erente alla celebra[zio]ne dell'augusto e[ven]to.

[E]' perciò appunto [che] si è accordato con [la] Dante Alighieri allo [sco]po di organizzare [una] manifestazione tu[rist]ico-patriottica a Ma[gen]ta, il 4 giugno, ri[cor]rendo precisamente [in] quel giorno il cin[qua]ntesimo anniversa[rio d]ella sanguinosa [bat]taglia nella quale [le a]rmi liberatrici dei [fran]cesi, validamente [coad]iuvate nell'istante [deci]sivo dalle balde [schi]ere dei bersaglieri [con]dotti dal generale [Fan]ti, fiaccavano l'or[gogl]io dell'Austria do[min]atrice, snidando da [Mag]enta l'esercito delle [gia]bbe bianche.

[M]ai forse come in [ques]ta commemorazio[ne l]'opera dei due So[dal]izi, apparentemente [dive]rsi per composi[zion]e e programmi, s'è [most]rata ad integrarsi [in u]n unico scopo no[bil]issimo.

[La] Dante Alighieri è [la So]cietà che tien viva [nell'a]nimo di tutti, segnatamente della gioventù, [la re]ligione della patria fatta di ricordi e di pro[positi]: il Touring, l'Istituto che rivolge l'opera [su]a far conoscere l'Italia agli italiani perchè essi, esercitando un turismo intelligente, ascoltino e comprendano il linguaggio che i luoghi parlano con la loro estetica e la loro storia.

Il Touring esplicherà in questa circostanza la forza organizzatrice di cui altre volte ha dato chiaro esempio. Al suo appello una schiera foltissima di italiani non mancherà di trovarsi riunita sui campi che videro le giornate più gloriose del nostro Risorgimento.

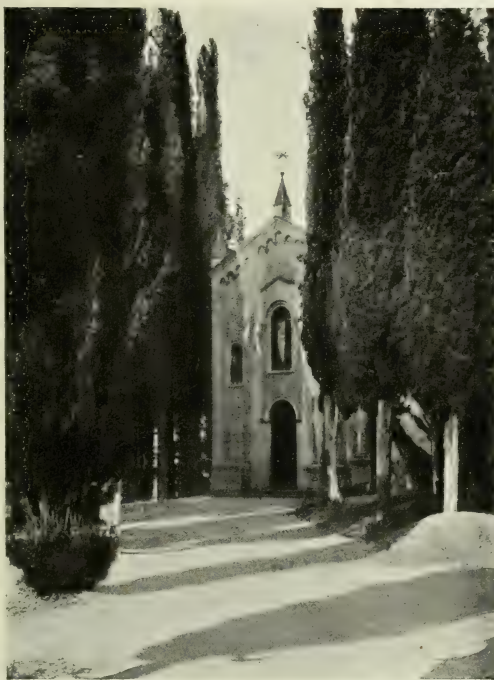
Ossario di S. Martino della Battaglia.

E' solo visitando i luoghi ove certi fatti si svolsero che il pensiero e l'animo possono trarne una visione esatta e durevole.

***

Il nostro Consolato di Magenta collabora pertanto validamente al lavoro d'organizzazione ed offrirà, insieme alla Società *Sport Franco-Italiana*, un solenne e cordiale ricevimento ai convenuti.

La quota d'iscrizione è di 5 lire. Essa dà diritto alla medaglia commemorativa, al cestello con la colazione ed ai ricevimenti offerti a Magenta nella giornata.

I gitanti, di cui farà parte la carovana ciclo-automobilistica, dell'A. C. M. dopo essersi riuniti alla stazione la mattina del 4 giugno, procederanno in corteo verso il paese. Ivi, il Municipio e il Comitato faranno, diremo così, gli onori di casa, e di poi il corteo proseguirà all'Ossario ove

sono composti, nella tragica mescolanza in cui vennero raccolti sul campo di battaglia, i resti dei generosi francesi ed italiani che trovarono fraternamente la morte in un grande sogno di liberazione. Là avrà luogo la cerimonia commemorativa, e l'apposizione della bellissima targa in bronzo, omaggio del Direttore Generale del Touring.

L'illustre e venerando professore Giuseppe Cesare Abba, di cui i nostri lettori hanno avuto campo d'ammirare su queste colonne i forti e dotti articoli, dirà l'elogio e la gratitudine dei posteri ai martiri dell'Italia una.

La colazione, gaio ed amabile epilogo di questa mattinata consacrata all'austerità dei pensieri grandi, sparpaglierà nel recinto ridente del giardino del Cotonificio di Turbigo la numerosissima comitiva.

Quindi il pellegrinaggio sarà ripreso verso Boffalora fino allo storico ponte memore dell'impeto che infuriò intorno alle sue umili pietre diventate punto strategico importantissimo nella grande giornata, ponte presso al quale sarà inaugurato il monumento che la riconoscenza dei Boffaloresi ha innalzato ai fattori dell'unità della Patria.

L'Obelisco commemorativo di Magenta.

Questo, nelle sue linee essenziali, è il programma della manifestazione che riguarda direttamente il T. C. I.

A complemento delle nostre informazioni, aggiungeremo che a questo Convegno la Francia invierà una rappresentanza di tutti i reggimenti che presero parte alla Campagna del 1859. I quali rappresentanti assisteranno poi anche alla commemorazione delle battaglie di San Martino, di Solferino e di Melegnano. Faremo inoltre presente che l'Associazione «Premî al valore» per iniziativa del suo pre sidente conte Leopol do Pullè ha deciso d assegnare dei prem ai superstiti decorat dell' esercito franco italiano, e che i quello stesso giorn avrà luogo in Ma genta l'inaugurazion d'una fiera di bene ficenza, concerti e altri festeggiamenti.

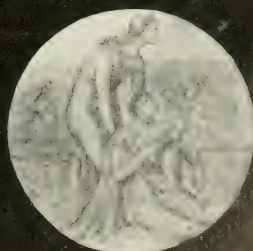
* * *

Nè le battaglie d S. Martino e Solferin che decisero dell sorti della memora bile guerra, avrann un minor tributo d parte dei soci d Touring.

Il nostro Ente i dìce, anzi, pel 24 giu gno un Convegno g nerale a Desenzan Convegno che sa organizzato da u Sottocomitato che f parte del Comitat generale dei festeg giamenti per il ci quantesimo annive sario delle battagl di S. Martino e d Solferino e che f capo al benemerit Consolato di Desen zano.

La quota sarà di L. Essa darà diritto all tessera, al distintiv ai ricevimenti, ecc. I gitanti troveranno a Desenzano la ma tina del 24 giugno e di là pr cederanno verso S. Martino e So ferino, dove avranno luogo com memorazioni e cerimonie solenn La colazione, secondo il pitt resco costume turistico, ver fatta sull'erba.

Festeggiamenti vari duran la giornata, come gare nautich ginnastiche e schermistiche re deranno il ritrovo ancor più int ressante.

Torre commemorativa di S. Martino.

In alto. — Le targhe del Touring a Magenta e Solferino (omaggio del Direttore Generale).
In basso. — Nel centro: La medaglia della manifestazione di Magenta. Ai lati: La medaglia del Convegno di Desenzano.

Panorama di Solferino con la «spia d'Italia».

Infine anche a Solferino si svolgeranno delle manifestazioni sportive, turistiche e patriottiche alle quali il Touring dà il suo cordiale appoggio.

Il Consolato di Castiglione delle Stiviere con un Comitato Studentesco organizza un pellegrinaggio a Solferino dove murerà la targa commemorativa pure dono del Direttore Generale del Touring, e la Società Forza e Concordia di Mantova col Comm.

Veduta del Colle di Solferino.

Ravà Sforni, no
stro Console, orga
nizza un Convegn
turistico il 23 giu
gno a Solferino
un ciclo di gar
sportive destinat
a raccogliere s
quei campi glo
riosi la nostr
forte gioventù.

Così, nella pre
sente contingenza
come in tutto
complesso del su
programma, si ad
dimostra la funzio
ne patriottica de
nostro Istituto
funzione che se
talvolta modest
nei mezzi non
però meno alta ne
fini.

Panorama di Melognano.

UNA VITTORIA DEL TOURING

La riduzione della tassa sulla bicicletta.

Possiamo ben dire « Vittoria del Touring! »

L'appoggio cordiale della stampa — frutto della nostra opera di persuasione —, la propaganda fra i deputati nostri amici condotta coll'aiuto del nostro Corpo Consolare, le inchieste fra gli industriali ed i commercianti di biciclette, le richieste insistenti e rinnovate alle porte dei Ministeri, i cortesi assalti ai Ministri di passaggio per Milano, i tentativi di sorprenderli nelle rispettive città per trovarli... più dolci nella quiete pressochè domestica del riposo, le Commissioni di deputati e di senatori solennemente raccolte avanti il Presidente del Consiglio, le statistiche internazionali, i due milioni di biciclette francesi — e se lo Statuto ce l'avesse consentita — perfino una oscura minaccia... elettorale in occasione degli ultimi Comizi...

Tutto abbiamo provato. Ed abbiamo vinto!

Oramai sta davanti al Parlamento il progetto di legge che diminuisce la tassa sulle biciclette riducendola a L. 6: e il Parlamento lo approverà.

Il fatto assume poi per noi tanto maggiore importanza in quanto i nostri sforzi sono stati riconosciuti non solo colla presentazione del progetto, ma anche coi più lusinghieri giudizi da parte del Governo.

Nella stessa relazione che precede il progetto di legge si richiama infatti l'opera del Touring, e testualmente si dice:

« Già prima dell'approvazione della vigente legge 10 dicembre 1905 N. 582, erano cominciati a pervenire agli interessati, e in particolare dalla benemerita Direzione generale del Touring Club Italiano, voti insistenti al Governo ed allo stesso Parlamento per la riduzione della tassa da L. 10 a L. 5, dimostrandosi che con tale sgravio, di lieve entità, si sarebbe proposta, con l'incremento di una industria, che fa onore al nostro Paese, anche la diffusione di un mezzo di trasporto utile sopratutto alle classi sociali meno favorite dalla fortuna, per le quali esso pure ha una funzione altamente educativa e moralizzatrice ».

Continua poi ancora la relazione osservando che « dal 1905 in poi le insistenze per la riduzione della tassa sulle biciclette, non sono cessate mai. Membri del Parlamento, Associazioni, Camere di Commercio, e, innanzi a tutti il Touring Club Italiano, misero in atto i maggiori sforzi, sorretti dall'opinione pubblica e dalla stampa, per ottenere la riduzione ».

Certo il Touring avrebbe desiderato che la tassa fosse ridotta a L. 5; ma le condizioni speciali e dolorose sopravvenute a rendere più difficili gli sgravi per le necessità straordinarie del bilancio, possono convincere di ritenere sufficiente, almeno per ora, la riduzione a L. 6, per quanto il Touring non abbia dimenticate nuove pratiche presso la Commissione parlamentare per ottenere l'esaudimento del suo antico voto, coll'aggiunta della frazionalità semestrale della tassa.

* * *

Ora, in forza dell'art. 1 del progetto di legge, dunque la tassa sui velocipedi viene ridotta da L. 10 a L. 6 all'anno.

Ove trattisi di velocipedi a più di un posto (*tandem*) la tassa è di L. 6 per ogni posto.

La tassa sui motocicli e motociclette è fissata in L. 30.

Gli automobili ad uso privato hanno una tassa graduale che da un minimo di L. 90 per automobile sale fino a 500 lire per oltre 60 HP.

Degna di nota è la disposizione relativa agli automobili per uso pubblico, che pagano L. 36 fino a 4 posti, L. 50 fino a 10 posti e L. 100 oltre i 10 posti.

Per gli automobili di trasporto, furgoni ed altri automobili adibiti ad esclusivo trasporto di merci, la tassa è commisurata alla forza motrice, ma in ragione di un terzo di quella fissata per le vetture automobili ad uso privato.

L'art. 2 ed il successivo articolo 3 sostituiscono completamente l'art. 2 della legge 10 dicembre 1905, N. 582. Il primo riguarda i velocipedi ed i motocicli ed introduce di nuovo il contrassegno inamovibile — secondo che era del resto domandato ormai dalla pratica — e attribuisce allo stesso il valore di esclusiva prova legale del pagamento della tassa. Il secondo invece riguarda soltanto le automobili e stabilisce che non solo il contrassegno congiunto alla quitanza, ma bensì la sola quitanza della tassa apposta sulla licenza di circolazione delle automobili, costituisce la prova legale del pagamento. Il contrassegno, identico per tutte le automobili, viene però mantenuto e reso inamovibile, e serve unicamente come indice esterno per dimostrare agli agenti che la tassa è stata pagata.

L'art. 4 introduce un concetto nuovo e risponde ad una necessità più volte constatata, perchè concede la facoltà del cambio del contrassegno per velocipedi e motocicli in caso di necessità di riparazioni dietro consegna del contrassegno rimesso e contro il pagamento di un diritto fisso di L. 1; e per le automobili poi ammette, oltre il cambio, anche la sostituzione del contrassegno con un diritto fisso di L. 2 nei casi di smarrimento o furto del contrassegno medesimo.

Gli articoli 5 e 6 riguardano i veicoli esenti di tassa e prescrivono per detti veicoli il contrassegno speciale inamovibile gratuitamente fornito dall'Amministrazione, fatta eccezione per i veicoli importati temporaneamente dall'estero, esistendo per questi garanzie speciali in base alle disposizioni doganali.

L'art. 7 riunisce tutte le sanzioni punitive. Col primo comma dell'ora detto articolo è stabilita l'ammenda di L. 20 per chi viola l'inamovibilità del contrassegno nei velocipedi. Per le automobili la violazione del contrassegno è punita con L. 40, e con ammenda parimenti di L. 40 è punita la mancanza del contrassegno. Per il mancato pagamento della tassa rimane in vigore la pena del doppio della tassa giusta l'art. 4 della legge 10 dicembre 1905, N. 582.

Finalmente l'art. 8 propone che la legge entri in vigore col primo gennaio 1910.

* * *

Se il complesso di queste disposizioni e sopratutto — ripetiamo — la diminuzione della tassa per le biciclette corrisponde ai nostri sforzi, è pure certo però che esso comprende pure un aggravamento assai notevole della tassa sulle automobili e sui motocicli. Si volle, con tale provvedimento, compensare quell'eventuale per-

dita che l'Erario avesse ad incontrare per la proposta diminuzione. Ma il Touring — il quale ha continuamente affermato e dimostrato colle statistiche come la differenza d'entrata fra la vecchia e la nuova tassa sui velocipedi debba essere compensata ad esuberanza dal maggior numero di velocipedi che verranno tassati in seguito all'avvenuta riduzione — d'accordo coll'Automobile Club d'Italia, ha subito trasmesso un memoriale ai Commissari per l'esame del progetto di legge perchè abbiano a proporre opportune emende nel senso che si attui almeno il principio della frazionabilità trimestrale della tassa e che si tengano invariate le tasse stabilite dalla legge 1905 per le vetture aventi una forza non eccedente i 16 cavalli. Si propose inoltre che per i motocicli la tassa fosse fissata in L. 20 annuali.

Evidentemente queste modifiche suggerite dal Touring hanno lo scopo di incoraggiare la diffusione di quelle vetturette che per il modico prezzo d'acquisto e per la facile manutenzione possono essere utilmente usate da un numero rilevante di persone; mentre con la frazionabilità della tassa si verrebbe a togliere l'obbligo eccessivo conservato nel progetto di legge di pagare l'intera tassa pei veicoli che vengono messi in circolazione soltanto nello scorcio dell'anno. Con ciò anzi si verrebbe anche a prolungare con vantaggio di tutti il soggiorno in Italia degli automobilisti stranieri, i quali oggigiorno preferiscono ripassare la frontiera anzichè sottostare al pagamento annuale della tassa di circolazione, pagamento che per gli effetti della temporanea importazione non potrebbe essere utilizzato che per un termine massimo di tre mesi.

La determinazione della tassa annuale sui motocicli a L. 20 si giustifica col fatto che detti veicoli, anzi per essere più precisi, le biciclette a motore, poichè il motociclo propriamente detto è caduto in disuso, hanno subito una trasformazione pari a quella dei velocipedi, e come tali devono godere di un trattamento analogo a quello proposto per i velocipedi.

***

Saranno accolti questi suggerimenti? Noi confidiamo: e così pure confidiamo che sia fatto buon viso ad altri suggerimenti come quelli presentati dall'Automobile Club di Milano, sopratutto nel senso di ottenere che la forza delle automobili sia determinata con una speciale formola attualmente usata in Germania, che vien detta comunemente « formola dell'alesaggio ».

Comunque, in questo momento nel quale, a traverso il nuovo sviluppo delle simpatie e degli entusiasmi per il turismo, sembra trovare via di rinnovato avvenire l'industria dei velocipedi, riconfermiamo la convinzione che più volte abbiamo avuto l'onore di difendere avanti ai rappresentanti del Governo, nel senso cioè, che nelle sue mire lontane e nei suoi scopi il progetto in questione rappresenti — e in quanto porta riduzione di tasse — per il nostro Paese un'opera utile e patriottica.

Avv. BORTOLO BELOTTI.

GLI ANNUARI DEL T. C. I.

L'Annuario Generale nel 1910.

La prefazione contenuta nell'*Annuario* 1908-1909 del T. C. I. chiudeva con la promessa di rendere sempre più ricca ed esatta questa che è tra le più importanti pubblicazioni del Touring.

I soci che hanno conservato le vecchie edizioni e che volessero fare dei confronti avrebbero modo di constatare i continui miglioramenti introdotti nell'*Annuario*, tanto per ciò che riguarda la forma quanto per ciò che ha tratto alla sostanza.

Ora, la Direzione, nell'intento di rendere l'*Annuario Generale* sempre più rispondente ai bisogni dei soci ed al compito del Touring, vuol dar opera attiva per una completa revisione, per l'ampliamento delle rubriche esistenti e per aggiungerne di nuove. Ciò che costituirà la sua maggior cura, sarà la parte delle località che verrà completata con l'inclusione di tutti i Comuni d'Italia, con l'indicazione dei monumenti e delle curiosità da visitare, con la rinnovazione delle piantine dei capoluoghi di Provincia, ecc.

L'*Annuario* del 1910 sarà infine lo specchio del grande incremento che i servizi del Touring (consoli, medici, legali, farmacisti, alberghi, garages, fornitori di benzina e meccanici) hanno avuto nel biennio 1908-1909. L'indicazione di questi servizi verrà riportata in modo evidente e con opportuni segni convenzionali, oltre che nella parte turistica, sull'apposita cartina dimostrativa che pure troverà posto in fine al volume.

Con le premesse innovazioni e modificazioni e con quelle altre che durante il lavoro di redazione dell'*Annuario* si rendessero necessarie per la maggior perfettibilità del libro, la Direzione del Touring confida di distribuire ai soci del 1910 una pubblicazione di grandissimo interesse e di pratica consultazione.

Per assolvere questo impegno, sarà più che mai prezioso il consiglio e la collaborazione dei soci e di quanti usano dell'*Annuario*: è fatta quindi viva preghiera a tutti coloro (consoli, soci, lettori), che avessero proposte di aggiunte e varianti per la prossima edizione dell'*Annuario* stesso, di comunicarle con sollecitudine alla Redazione degli Annuari del Touring, valendosi dell'apposito modulo stampato in fine dell'*Annuario* 1909 e che in ogni caso la Direzione spedisce dietro semplice richiesta.

L'Annuario dell'Automobilismo, del Ciclismo e dei Trasporti moderni 1909.

Con questo nuovo titolo è uscita l'edizione 1909 dell'*Annuario* speciale che il Touring pubblica dal 1903.

Nel volume di quest'anno trovansi riuniti tutte le notizie e informazioni più complete, gl'indirizzi e i dati più esatti di cui possono aver bisogno coloro che sono nominati nell'*Annuario* e cioè tutti i possessori, gl'industriali, i commercianti di automobili, di imbarcazioni e simili. I ciclisti, i costruttori e commercianti di cicli e accessori, le Società sportive trovano pure raccolti per tutti i principali Stati del mondo, le indicazioni e gl'indirizzi delle Società ciclistiche, delle personalità sportive, dei costruttori e commercianti, ed ancora cenni statistici ed economici oltre le consuete informazioni di dogana, di circolazione, di trasporto e quelle di alberghi e meccanici nell'elenco delle località.

Nè mancano, riunite sotto speciali rubriche, le notizie sportive e commerciali intorno a quei moderni mezzi di trasporto che sono l'aeronautica, l'aviazione, le ferrovie e la navigazione.

L'edizione 1909, notevolmente ampliata e completamente riveduta, forma un elegante volume tascabile fortemente rilegata, di oltre 850 pagine, con moltissime illustrazioni e con la Carta delle strade proibite agli automobilisti nella Savoia, Svizzera e nel Tirolo.

E' posto in vendita alla sede del Touring a L. 3. Questo prezzo raddoppia per i non soci.

Tutti i garages, gli albergatori, i meccanici e fornitori di benzina menzionati nell'*Annuario* e perciò raccomandati dal T. C. I., devono possedere una copia dell'*Annuario dell'Automobilismo, del Ciclismo e dei Trasporti moderni* 1909 che consentirà loro di fornire, in qualunque occasione, al turista di passaggio tutte le informazioni di cui fossero richiesti.

GIRO CICLISTICO D'ITALIA

(Uomini e scene).

1. La battaglia ha i suoi feriti: Beni di Roma è condotto all'infermeria appena giunto alla città natale. — 2. La baldanza di un forte: Rossignoli al traguardo. — 3. Anche i più gagliardi son fiaccati: Gerbi è sfinito, Ganna è stanco.

(Fot. Abeniacar).

1. Si firma, si mangia... — 2 ... e si balza in macchina senza perdere un secondo. — 3. Alle tappe la folla è un grande conforto, ma anche una grande croce. — 4. Un'istantanea di buon augurio: Ganna innanzi al Colosseo. — 5. I corridori traversano le città come un gruppo di pacifici turisti. — 6. Le milizie di riserva: i meccanici delle Ditte al seguito della Corsa. — 7 e 10. Tanto sulle strade piane del Veneto... — 8 e 9 ... come su quelle tortuose ed erte dell'Abruzzo, è una caccia rabbiosa all'uomo ed una fuga senza tregua. *(N. 3, 4 e 6 Fot. Luca Comerio)*

(1, 2, 5, 7, 8, 9 e 10 Fot. dei Consolati del Touring)

1. Il ristoro di una doccia al viso ai controlli. — 2. Il lavoro... dei giorni di riposo. — 3. L'automobile dei giornalisti non manca mai nè ai controlli nè alle tappe. — 4. In sella! dopo la firma al controllo. — 5. La polvere agli ultimi! — 6. Il rifornimento dei motori umani. — 7. Un corridore a cui la fortuna ha volto le spalle: Gerbi dopo una caduta. — 8. Ganna a Napoli comincia ad essere sicuro del fatto suo. *(N. 2, 5, 6 e 7 Fot. Luca Comerio)* *(1, 3, 4 e 8 Fot dei Consolati del Touring).*

Il concorso per l'agganciamento automatico dei veicoli ferroviari

Tra le migliori iniziative prese in occasione di quella fiera del mondo che fu l'Esposizione Internazionale tenuta a Milano nel 1906 andava annoverato il Concorso a premio reale per un apparecchio automatico di attacco dei veicoli ferroviari. Nelle molteplicità delle attrattive che l'Esposizione presentava, il Concorso non riuscì ad attirare l'attenzione del gran pubblico; malgrado i concorrenti non fossero mancati: vi erano infatti circa 160 modelli, due dei quali, uno italiano, l'altro tedesco, furono giudicati meritevoli di menzione onorevole.

Il forte numero dei concorrenti, l'interesse che la questione ha sempre presentato, il desiderio di ripetere con maggior calma e preparazione ciò che nella tumultuaria attività di una grande Esposizione non aveva potuto esser messo in giusta luce, indussero il Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari Italiani a rinnovare il Concorso con un programma meglio studiato, con mezzi maggiori e premi più vistosi.

La Commissione esecutiva spiegò la maggiore attività e in un tempo relativamente breve potè chiudere il Concorso con un numero di concorrenti superiore alle più rosee previsioni: i 160 del primo Concorso son diventati 460 e tutte le nazioni europee, eccezion fatta di Grecia e Turchia, vi sono rappresentate. Vi figura pure l'America con un concorrente. I mezzi raccolti raggiunsero la vistosa somma di L. 40 mila, compreso il provento di una modica tassa d'iscrizione imposta ai concorrenti. Il Ministero dei Lavori Pubblici contribuì con 10 000 lire e i Sovrani che all'epoca della Esposizione si erano già vivamente interessati al problema (il cuore squisito della regina Elena comprese fra i segreti dei difficili meccanismi lo scopo umanitario che si vuol raggiungere) offrirono una grande medaglia d'oro che accompagnerà il premio di lire *diecimila* destinato all'inventore del migliore apparecchio. Sarà pure assegnato un secondo premio di lire cinquemila.

Tipo di agganciatore automatico americano.

Fra i modelli esposti — che sono circa 200 — vi è quanto basta per aver l'idea degli svariati modi coi quali la mente umana si è affaticata intorno alla questione semplice e difficile nel tempo istesso, e quante cure e lavoro vi abbiano intorno speso dotti ingegneri e umili operai, alti ufficiali dell'esercito e oscuri dilettanti di meccanica.

Vi è fra questi duecento apparecchi esposti e fra gli altri duecentosessanta gelosamente custoditi nei locali della Commissione, quel che da tempo si va cercando? Speriamolo e speriamo pure che spetti al genio italico l'onore della soluzione.

* * *

Attualmente gli apparecchi che servono all'attacco dei varî veicoli fra loro consistono in un gancio e una maglia: la maglia è di lunghezza regolabile con un tenditore a vite che serve a porre in contrasto le due coppie di respingenti provvisti di molle, dei veicoli contigui. Per agganciare due veicoli è necessario però che un uomo entri fra i carri passando attraverso i respingenti e spesso avviene che in una mossa maldestra l'individuo resti preso fra i respingenti.

Basta aver seguito la cronaca dei giornali per avere un'idea della frequenza con la quale si verificano questi accidenti di effetto quasi sempre letale.

Oggi che la meccanica è così progredita, oggi che la macchina sostituisce con tanto successo le sottigliezze del lavoro umano, non deve essere possibile trovar mezzo di agganciare i veicoli automaticamente in maniera cioè che l'uomo non debba correr rischio di farsi stritolare fra i respingenti?

In America, ove in verità pel materiale delle merci si usavano apparecchi ancor più primordiali dei nostri, avevano dato ai respingenti il nomignolo di *man-killers*, come a dire *ammazzagente*, tanto era il numero degli infortuni cui essi davan luogo. Una vivace campagna giornalistica condusse ad una legge che impose alle Società ferroviarie l'obbligo di munire tutto il materiale di apparecchio automatico di attacco.

Gli effetti dell'innovazione sono stati pronti e sensibilissimi. Man mano che il nuovo sistema si andava estendendo gl'infortuni dovuti alle operazioni di agganciamento sensibilmente diminuivano.

Ecco qui uno schizzo del sistema di agganciamento americano. E' paragonabile ad un pugno meccanico, le cui dita al momento dell'urto si aprono per rinserrarsi stringendo quelle dell'altro pugno che si sporge: è la traduzione meccanica del tradizionale *shake-hand* americano.

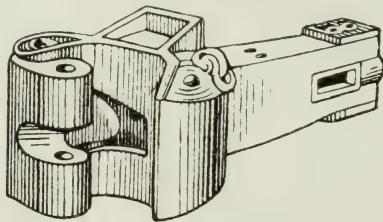
Se il problema è risoluto, dirà qualche lettore, non resta che copiare e introdurre in Europa il sistema americano. E difatti alcuni inventori non fanno che adattare alle modalità costruttive del nostro materiale l'apparecchio usato oltre l'Atlantico. Su tale proposta vi è qualche cosa da dire. Il sistema americano non è esente da difetti, uno dei quali sta in questo: che quando le parti mobili si sono per l'uso un po' consunte, facilmente l'apparecchio si slaccia da sè, il che può dar luogo a gravi pericoli. L'adozione del sistema americano obbligherebbe altresì ad una trasformazione tecnica alla quale forse si verrà, ma che alcuni giudicano prematura, vale a dire la totale soppressione dei respingenti e l'impiego della cosidetta repulsione centrale, consistente nel concentramento del sistema elastico destinato ad attutire gli urti dei veicoli in movimento sull'asse longitudinale dei veicoli stessi.

Non è detto che non si possa in definitivo giungere a questo sistema, ma il Collegio degli Ingegneri Ferroviari Italiani non ha voluto erigersi giudice dell'ardua controversia tecnica e quindi sono ammessi sia gli apparecchi miranti all'abolizione dei repulsori, sia quelli che li mantengono rendendoli però innocui, inquantochè non vi sarebbe mai bisogno per gli agganciatori di introdursi fra i vagoni.

Da quel che abbiamo detto fin qui potrebbe apparire che lo scopo dell'invenzione fosse soltanto quello di ridurre il pericolo degli infortuni, ma, in verità, si vuole anche raggiungere un perfezionamento tecnico del materiale ferroviario, perfezionamento che ormai non si può di tanto procrastinare.

Sull'esempio americano anche in Europa la portata dei vagoni si va ingrandendo in maniera che oggi son molti i veicoli che raggiungono le trenta e le quaranta tonnellate di peso. Le locomotive diventano sempre più potenti ed i treni attuali rasentano spesso il migliaio di tonnellate.

L'agganciamento attuale non è più adatto ai bisogni e va irrobustito, ma questo non si potrà fare finchè esso si conserverà sotto la forma di maglio maneggevole che ha adesso.

Aggiungasi che l'automaticità degli attacchi, rendendo più sollecite le manovre, più facile e spedita la composizione dei treni, contribuirà non poco a quella celerità nella esplicazione dei servizi che è una delle mire insoddisfatte dell'organizzazione ferroviaria.

Consoci! Iscrivetevi al Convegno Generale Commemorativo indetto dal Touring a Desenzano con gita a S. Martino e Solferino — 24 Giugno — (vedere modalità a pag. 260).

IL MOTORE PRATICO

L'automobile ai concorsi agricoli.

Se si apprezza nell'industria la somma dei vantaggi che l'invenzione del motore a scoppio vi ha apportato, a maggior ragione conviene valutare gli immensi benefici che questa forza meccanica sta per recare all'agricoltura, la sorgente a cui tutti, dalle età più remote, nonostante i miracoli della civilizzazione, ricorriamo per gli elementi e la materia prima del vivere.

L'agricoltura per sua stessa indole è rimasta durante secoli e secoli refrattaria all'impiego delle energie meccaniche ed ancor oggi, in molti luoghi si direbbe, che gli strumenti di lavoro della terra, siano di poco perfezionati da quelli in uso ai tempi del buon padre Adamo.

Tuttavia i motori a combustione interna, date le loro virtù pratiche, iniziano la conquista anche della campagna.

Le esposizioni di macchine agricole che si svolgono qua e là per l'Europa ne sono un indice dei più significanti.

Per i lavori campestri non si richiedono grandi potenziali, ed è perciò che le macchine a scoppio molto meglio si prestano di quelle a vapore. Inoltre questo sistema non richiede delle pratiche complicate per la messa in azione. Chiunque, senza grandi nozioni tecniche, può subito padroneggiare il funzionamento d'un motore ad essenza. Inoltre tali macchine sono assai facili a trasportarsi non presentandosi nè pesanti nè ingombranti ed hanno il grande vantaggio di poter funzionare immediatamente senza bisogno alcuno di preparativi di lunga durata.

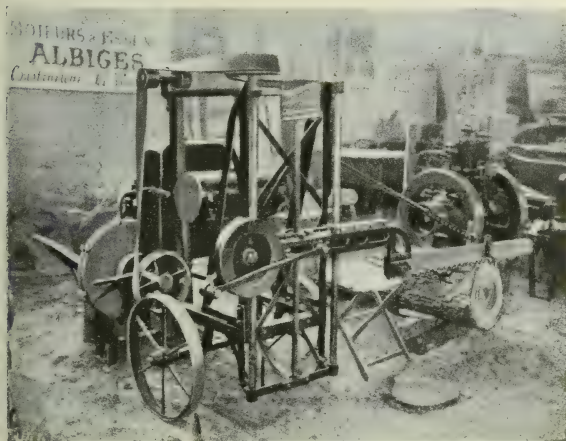
Naturalmente il monocilindro è quello che s'incontra più ordinariamente nelle macchine agricole. La sua semplicità e la modicità del costo lo designano spontaneamente quale ausiliario modesto e lavoratore del proprietario rurale.

Segatrice a motore.

Numerosi furono anche alla recente mostra di Parigi i motori accoppiati ad una pompa; essi arrivano, per quanto di ridotta potenzialità,

a spingere il getto d'acqua all' altezza di 18 metri.

Noi presentiamo qui, inoltre, una falciatrice

Falciatrice acquatica.

acquatica, la quale serve, come lo indica il nome, a tagliare le erbe filamentose che ingombrano spesso gli stagni ed i fiumi, rendendone pericolose le rive ed impossibile la navigazione e la pesca.

Essa si compone d'una barca a fondo piatto recante anteriormente un telaio, lungo il quale si può montare o togliere una specie di tosatrice i cui denti sono comandati all'interno da un sistema di bielle visibili nella nostra illustrazione.

Una larga ruota a palette comunicante al motore per mezzo di una catena serve alla propulsione della barca. Siccome le palette non s'immergono che pochissimo nell'acqua, così non c'è da temere di vederle aggrovigliate dalle erbe. Un piccolo motore a sei cavalli basta a dar impulsione a questa ruota e ad azionare i denti della tosatrice.

La macchina riprodotta qui appresso non taglia delle erbe, bensì sega dei tronchi d'albero. Una forte lama dentata riceve da una biella un movimento di andata e ritorno. La biella, o più propriamente la manovella che ad essa è attaccata, subisce per trasmissione di corregge il movimento d'un piccolo mo-

tore montato con tutti i suoi accessori su d'un carrello a due ruote, facilmente trasportabile.

Interessantissima è poi l'aratrice automobile che presentiamo per ultima.

L'importante problema dell'aratura meccanica ha dato luogo a dei tentativi innumerevoli riusciti il più delle volte infruttuosi. L'aratura meccanica per rimorchio è molto diffusa sopratutto quando si tratti di dissodare un campo fino allora inutilizzato. Si ricorre a rimorchiatori e di essi v'è grande varietà con motori a petrolio, a vapore, ad elettricità.

Il sistema qui riprodotto è uno dei più razionali.

Dietro la vettura sopra un *châssis* che si può innalzare, si trova un asse quadrato sul quale son fissati dei dischi taglienti.

Questo asse riceve per trasmissione d'una catena e d'un cardano un movimento di rotazione, non già perpendicolare all'asse della vettura, ma obliquo, sì che i piani dei dischi formano un certo angolo con la direzione della marcia. I dischi sono sufficientemente pesanti per sprofondarsi nel suolo e fendere le zolle ch'essi rivoltano per causa appunto della loro obliquità alla direzione del veicolo.

Pompa automobile con motore a scoppio.

Aratrice meccanica a benzina.

Il loro movimento di rotazione facilita evidentemente la propulsione.

Una stufa automobile.

Ecco una interessante applicazione della vettura automobile industriale al trasporto delle stufe per disinfezione.

Tutti sanno infatti che le operazioni di disinfezione richiedono una grande rapidità per impedire che le malattie infettive siano irradiate al di fuori per causa di contatti o di manipolazioni di oggetti sospetti.

La lentezza con la quale si movevano le vetture a trazione animale faceva sì che una buona parte del tempo prezioso destinato alla disinfezione, veniva invece sciupato nel condurre a destinazione l'apparecchio.

Le stufe a disinfezione sono costituite da una specie di grande baule in lamiera. Questo baule possiede una sezione orizzontale che permette di toglierne rapidamente la parte superiore. Vi si gettano entro gli oggetti da disinfettare e si chiude il coperchio. Nella parte inferiore si applica un tubo entro cui bruciano delle materie disinfettanti. I vapori che si sviluppano da questa combustione penetrano in una cannula serpeggiante posta nel fondo della stufa in modo da ripartire su tutti i punti l'azione distruttrice di microbi. Il meato di scappamento è situato nella parte bassa dell'apparecchio. La vettura automobile di cui riproduciamo la fotografia, reca un motore di 9 cavalli e pesa complessivamente, in ordine di marcia, chilogrammi 1800.

Così il pericolo delle epidemie e delle infezioni in genere si trova di fronte ad un nuovo nemico, il più formidabile di tutti: l'automobile. Esso alla rapidità insidiosa di diffusione dei bacilli patogeni, oppone la più pronta e difensiva celerità dei suoi cilindri e delle sue ruote. Non appena il morbo si manifesta o si sospetta, l'automobile non gli dà tempo di allungare i suoi tentacoli; subito si precipita, gli è addosso, e riesce a sorprenderlo, ad isolarlo ed a soffocarlo sul posto, vittoriosamente.

Automobile per disinfezione.

Wilbur Wright a Roma.

Wright nell' intimità
1. Wright. — 2. Sig. Profili, giornalista. — 3. Contessa Cellere.

Wright ed i suoi allievi.
1. Wright. — 2. Ten. Calderara. 3. Ten. Savoia.

AVIAZIONE

Studi e promesse in Italia ed all' estero.

Decisamente il progresso sperimentale delle macchine aeree, in attesa di porgere fra poco, a stagione sportiva iniziata, la sua maggior prova e forse la rivelazione maggiore della scienza e dell'arte del volo, subisce frattanto una breve sosta.

Mentre lo scorso anno a questa stagione era una gara febbrile fra i piloti dei vari sistemi d' aeroplano a superarsi a vicenda, oggi neppure i grandi virtuosi sembra ci tengano a far parlare di sè.

In Francia, dopo i successi portentosi di Wilbur Wright, nessuno si cimenta alla conquista dei *records*; neppure il campo del turismo aviatorio nel quale l'illustre americano non aveva creduto di contendere la palma agli europei, è stato ritentato.

La nuova modificazione dell'aeroplano Farman.

L'esempio fortunato di Farman e di Bleriot che compirono ciascuno dei brevi viaggi aerei, non ha trovato imitatori nè concorrenti.

Appare dunque evidente che l'impresa è ancora immatura e pericolosa, allo stato d'evoluzione tecnica a cui sono pervenuti gli apparecchi fino ad oggi sperimentati.

A tale proposito, anzi, si può arguire che in questo tempo, gli sforzi degli inventori e degli studiosi siano diretti più ad assicurare la stabilità e con essa un certo grado di sicurezza e di praticità agli aeroplani, piuttostochè il conseguimento di voli più audaci e più duraturi di quelli determinatisi nel decorso anno.

E ciò si comprende. Le manifestazioni sportive che si vanno preparando qua e là nell'Europa implicano la necessità che gli apparecchi volanti possano venir maneggiati, non più dal solo inventore, ma anche dai dilettanti in possesso ed in uso dei quali debbono passare per entrare nella loro vera fase sportiva. — Le modificazioni apportate da Enrico Farman al suo antico aeroplano, sistema Voisin, dimostrano precisamente quanto andiamo affermando.

Infatti egli ha tentato di fondere al classico tipo

Il monoplano Antoinette in pieno volo.

L'aeroplano Givaudan.

L' idrovolante Forlanini.

L'imbarcazione immobile. Il canotto durante la corsa.

che gli permise di conseguire tanti successi, gli attributi onde si dimostrò la superiorità del metodo Wright.

Come elemento corrispondente al torcimento delle ali (*gauchissement*) che facilitava le voltate dell'aeroplano d'oltre Atlantico, Farman istituì ai due lati posteriori di ciascun piano delle alette aventi anche

Il triplano Roe.

ufficio d'equilibratori. Inoltre, pur conservando le rotelle su cui lo *chassis* poggia a terra, vi ha aggiunto un paio di pattini.

Da questo mutamento che in fondo non è poi gran cosa, Farman si ripromette sensibili vantaggi a compenso dell'insuccesso che nella sua qualità di novatore ebbe a subire colla prova del triplano, principio ch'egli si affrettò ad abbandonare.

Il sistema del triplano viene tuttavia ripreso, non sappiamo con quanto successo, dall'aviatore inglese Roe il quale ha costruito un apparecchio arieggiante nella foggia dei piani di sostegno al biplano Wright, con la differenza, oltre d'una superficie in più, d'una unica elica trattiva piazzata anteriormente e d'una coda stabilizzatrice funzionante anche da timone di profondità disposta pure a triplano.

Una nuova macchina interessantissima per la sua originalità è l'aeroplano Givaudan il quale si stacca nettamente, qual'è concepito, dai metodi fino ad ora seguiti dai diversi inventori.

Questo aeroplano, a sistema multicellulare è costituito da due grandi tamburi concentrici fissati all'estremità d'un telaio sopportante pilota e motore.

Il motore (*Vermorel*) di 40 HP ad 8 cilindri e del peso di 80 chilogrammi comanda, per mezzo di trasmissione a riduzione di velocità, un'elica trattiva del diametro di m. 2,40, situata sul fronte del tamburo anteriore. La prima cellula è mobile in tutti i sensi ed è destinata ad imprimere la direzione all'apparecchio, mentre la cellula posteriore è fissa.

Questo per ciò che riguarda l'estero. In Italia, dopo la partenza da Roma di Wilbur Wright ed il disgraziato incidente occorso al tenente Calderara non si sono più avute prove d'aeroplani veramente detti.

Siamo però lieti di registrare una magnifica conquista nel campo affine degli idrovolanti, conquista il cui merito spetta esclusivamente a quella fibra di lavoratore e di studioso modesto e geniale che è l'ingegnere Enrico Forlanini.

Il suo idrovolante N. 3, col quale furono compiuti recentemente delle esperienze soddisfacenti sul Lago Maggiore, è un canotto a fuso lungo 9 metri, alto 70 centimetri, largo metri 1,20 nel suo punto massimo. Reca un motore White di 25 HP che aziona un'elica propulsiva subacquea capace di 3000 giri al minuto. Il peso totale dell'idrovolante è di una tonnellata. L'apparecchio sollevante è costituito da quattro gruppi indipendenti di palette od ali disposte da ciascuna parte a poppa ed a prora. Le ali parallele diminuiscono di lunghezza verso il basso e sono d'acciaio, affilatissime come rasoi per ridurre la resistenza al minimo ed inclinate di 4 gradi. L'aletta superiore è lunga circa m. 1,30, l'aletta inferiore 30 centimetri.

Il sollevamento incomincia alla velocità di 15 chilometri ed è rapidissimo.

I quattro gruppi di piani emergono completamente e l'imbarcazione, sollevata anch'essa dall'acqua, fila a velocità vertiginosa sfiorando il liquido specchio co' suoi quattro pattini estremi, simile ad una copia mostruosa di certi rapidissimi insetti palustri.

Questo idrovolante potè raggiungere con soli 25 cavalli di forza la straordinaria velocità di quasi 70 chilometri l'ora; ma gli altri idroplani di prossimo esperimento, i quali dispongono d'una energia mo-

L'edificio dove avrà sede la giuria delle gare aereo bresciane.

L'estremo sud del Circuito Aereo di Brescia.

trice di 120 HP, potranno spingersi a velocità superiore ai 100 chilometri all'ora.

* * *

Non vogliamo chiudere la rubrica senza dire qualche cosa sulla manifestazione aerea che si inizierà in questo stesso mese nella pianura bresciana. Ci limitiamo a pubblicare nelle sue linee generali il regolamento delle gare destinate a svolgervisi.

Dal 1 al 16 agosto: Eliminatorie italiane della Coppa Gordon Bennett; gara nazionale; premio L. 10,000.

Dal 5 al 20 settembre: Gran Premio Brescia; prova internazionale di velocità; percorso di 100 chilometri costituito da 10 giri del Circuito aereo di 10 chilometri ciascuno. Premio L. 50 000.

Prova di altezza; premio di L. 10 000.

Prova trasporto passeggieri; premio di L. 5000.

Prova di slancio; premio di L. 5 000.

Complessivo dei premi L. 100 000.

La stazione sarà stabilita su 120 000 metri quadrati di suolo, dei quali 50 000 verranno battuti e cilindrati per costruire il vero terreno di slancio.

Castenedolo a volo d'uccello.

Intanto è stato formulato il regolamento dell'Esposizione di aeronautica che verrà installata in una galleria di 1000 mq. costruita sull'area della fossa dei Martiri nel Castello di Brescia.

L'Esposizione sarà divisa nelle classi seguenti: 1. Dirigibili. 2. Aeroplani, elicotteri, ortotteri, giroscopi. 3. Areonautica militare. 4. Servizi di comunicazione aerea. 5. Turismo aereo. 6. Scienza dell'aeronautica. 7. Apparecchi di precisione. 8. Equipaggiamento. 9. Motori per l'aviazione aerea. 10. Materiale da costruzione. 11. Idroplani. 12. Oggetti d'arte con relazione alla navigazione aerea. I Commissari hanno approvato anche i seguenti concorsi a premi: a) modelli di aeroplani nazionali; b) modelli di idroplani; c) modelli di dirigibili; d) dei concorsi di distanza per palloni e per i cosidetti palloni rossi.

Vennero pure stabiliti dei concorsi di cervi volanti riservati ai fanciulli, concorsi che costituiscono una vera novità per l'Italia.

Panorama di Brescia.

IL CODICE DELL'ARIA

Un problema d'attualità per i legislatori.

Affinchè l'organismo della legislazione risponda alla missione che gli è affidata, è necessario che le leggi d'un popolo vadano man mano modificandosi in conformità all'evoluzione incessante che i bisogni, i costumi e la vita d'una nazione civile subisce. E' ovvio che il progresso dei mezzi di comunicazione e di trasporto esercita un profondo influsso sui mutamenti della nostra esistenza.

La navigazione aerea, considerata nell'epoca del suo pieno sviluppo non potrà dunque a meno che apportare degli emendamenti alle leggi attuali o delle nuove sanzioni per regolare il traffico avvenire, il quale — parecchi lo temono — dovrà in breve oscurare lo spazio al di sopra delle nostre teste.

La locomozione aerea è un fatto che oggidì a nessuno è permesso di negare. Vi sono ancora molti scettici sulle probabilità di vedere in un avvenire prossimo gli apparecchi di volo diventati mezzo pratico di trasporto.

Sta bene. Ammettiamo pure che molti anni dovranno ancora trascorrere prima che ci sia dato di montare in un *omnibus* aereo, ammettiamo che i dirigibili non possano mai diventare di uso generale per i loro difetti intrinseci e sopratutto pel loro elevatissimo prezzo; ma i nostri legislatori hanno sempre il dovere di meditare, sulla rivoluzione che ci prepara l'avvenire a tale riguardo, rivoluzione che essi faranno bene di prevedere e di prevenire, senza cui si troveranno un bel giorno di fronte a casi imbarazzanti e ad incidenti punto contemplati dalle leggi in vigore.

Regolamento di circolazione aerea.

Si crede generalmente dai profani che l'aeroplano sia un mezzo pericoloso di locomozione e che debba porgere origine a frequenti catastrofi. Nulla di più errato.

Quando una macchina è ben costruita ed i suoi pezzi sono resistenti, è tanto facile che rovini dall'alto, quanto che s'infranga un automobile od un convoglio ferroviario per effetto degli urti ordinari alla loro trazione. Un arresto di motore può solo mettere in imbarazzo e talvolta in rischio, quando al di sotto non vi sia un terreno adatto per la discesa: di solito però, scendendo da una certa altezza, il lento scivolare che fa l'aeroplano permetterà sempre di evitare gli alberi e le case, a meno che si rompa l'ingranaggio del timone, la qual cosa non è per nulla probabile.

La perizia del pilota ha senza dubbio un grande valore. Una catastrofe nell'aria, allorchè si verifica, non causa solamente delle tragiche conseguenze alla macchina ed ai suoi passeggeri; ma può produrre gravissimi danni alle persone ed alle proprietà sottoposte. Sarà quindi indispensabile stabilire dei certificati d'idoneità.

Non trascuriamo anche l'eventualità di collisioni fra due macchine.

S'impone perciò il bisogno di stabilire un chiaro regolamento di norme per la circolazione. Su una grande via terrestre, quando due veicoli si incontrano, l'azione è semplice assai; entrambi debbono tenere la loro destra oppure la loro sinistra secondo dei casi e dei paesi.

Per gli aeroplani non sarà possibile senza flagrante pericolo di inconvenienti terribili serbare la molteplicità e la disparità dei regolamenti terrestri. Le leggi dell'aria dovranno essere universali.

Il quesito della circolazione è più complicato nella navigazione che non nella locomozione terrestre, poichè le navi vanno soggette ad abbordarsi non soltanto di fronte, ma sovente anche di angolo. Il caso si ripeterà nell'aria; opportuno sarà quindi di fare applicare agli aeroplani le leggi marittime finchè non appaiano desiderabili delle altre modificazioni.

Frontiere internazionali.

Fino ad oggi le frontiere fra le nazioni sono state segnate dalla terra e dal mare, sia per mezzo di naturali configurazioni, sia mediante linee artificialmente segnate o convenute. Queste linee di demarcazione non sono tanto facilmente valicate dai viaggiatori di terra, i quali quasi sempre vi si debbono arrestare. In aria è un altro paio di maniche. L'elemento fluido in cui si naviga è eguale all'infinito, senza limiti, senza interruzioni. Nessun ostacolo della terra può essere insormontabile per dei veicoli aerei.

Gli aeronauti saranno dunque autorizzati a valicare le frontiere in franchigia o dovranno discendere alla dogana pel riconoscimento?

Nel primo caso tutte le leggi ed i regolamenti, i certificati ed i passaporti per l'estero cadrebbero in disuso; ma questo non ha grande importanza.

Il problema più serio è quello delle dogane.

Ammettiamo pure che grandi carichi non possano per ora trasportarsi in aeroplano; certo si potrà tuttavia sollevare e spostare dei colli d'un centinaio di chilogrammi. Data la velocità degli aeroplani, immaginate voi se non sarebbe lucrativo il commercio di certi generi passati da un paese all'altro in barba alle tariffe doganali!

Così avverrebbe che, violata dai viaggiatori dell'aria la legge doganale, dovrebbe permettersi anche a quelli terrestri e marittimi di sottrarsi ai gravami fiscali di frontiera.

Impedire il contrabbando? E come fare? Chi potrà contestare ad un aeroplano di valicare non veduto la frontiera durante la notte o in tempo brumoso? E poi, come si fa a sapere se un aviatore scenderà proprio in quello Stato oppure lo attraverserà per recarsi in quello finitimo?

Bisognerebbe prendere a fucilate tutti gli aeroplani che non obbediscono all'ingiunzione di scendere. Ed il sistema — a parte la poca opportunità — non sarebbe affatto sicuro considerando che una macchina volante può anche passare fuori di tiro.

L'idea dei guardia frontiere è assolutamente impraticabile.

Soppresse le dogane, come potranno i bilanci degli Stati sopperire ai vuoti enormi lasciati dall'abolizione di esse?

Taluno, sopratutto coloro che considerano la moderna invenzione del volo come una maledizione, suggeriscono di stabilire un'imposta pressochè proibitiva su tutte le macchine aeree.

Ciò arresterebbe il progresso se risultasse da una intesa internazionale, e d'altra parte costituirebbe una politica nefasta per un paese se gli altri non facessero l'eguale.

Limite della proprietà privata.

Secondo i giuristi inglesi la proprietà privata si estende nel senso dell'altezza per tutta la zona aerea. Tale punto di vista renderebbe l'aereonavigazione impossibile. Inoltre la legge non sarebbe affatto applicabile. Chi potrà impedire ad un naviglio volante di passare alto sui campi, sui giardini e sulle foreste? Nè si potrà impedire che un aeroplano, discendendo in linea obbliqua com'è solito, o spiccando il volo sfiori i terreni coltivati e gli edifici.

Fissare un minimo d'altezza non sarebbe neppure concepibile tanto da parte dell'aeronauta, quanto da parte dell'agente incaricato di far rispettare il regolamento. Ne nascerebbero ben più contraddizioni che non colla limitazione attuale della velocità degli automobili.

Un altro punto importante da considerare è se dovrà essere consentito ad una macchina volante di «atterrare» su terreno privato. Prescindendo dal fatto che una proibizione di tal fatta restringerebbe di molto l'uso della viabilità aerea, come prevenire i casi di discesa accidentale?

Se una macchina discende in un campo di grano è evidente che l'aeronauta dovrà pagare i guasti che avrà cagionato, ma non potrà essere costretto a pagare ciò che al contadino furioso piacerà di imporre. Qualcuno crede che un sistema d'assicurazione si adotterà.

Delle aree pubbliche d'« atterramento » saranno probabilmente istituite dalle municipalità.

Vi sono poi dei terreni cinti, adibiti a spettacolo, la cui entrata ha luogo dietro pagamento.

Un aeroplano, o meglio un elicottero, che vi si libri al di sopra, verrà a violare un diritto riconosciuto.

Non parliamo poi delle fortificazioni, arsenali ed altre località a cui è interdetto avvicinarsi, e tanto più prendere fotografie. Come nel caso di passaggio delle frontiere sarebbe impolitico sparare su delle macchine che potrebbero anche non avere nessuna intenzione d'esercitare lo spionaggio.

La polizia dell'aria.

E' inutile fare delle leggi se non si è certi di poterle fare osservare.

Tutte le domande poste nei capitoli precedenti rimangono insolute se non si trova la possibilità di una sicura sanzione.

Come arrestare un cittadino volante che disubbidisce alle prescrizioni del legislatore?

Neppure una squadra di poliziotti aviatori potrebbe operare degli arresti nell'aria. Senza dubbio si renderà necessario immatricolare tutte le macchine.

Per identificarle, male si presta un numero sempre di difficile decifrazione tanto più a distanza o durante le ore notturne. Considerata la probabilità di viaggi compiuti da un paese all'altro bisognerà creare un'intesa internazionale per riconoscere la nazionalità dell'aeroplano.

Uno dei sistemi migliori d'identificazione sarà quello di creare delle bandiere di segnalazione come per le navi. Tali marche d'identità potranno essere dipinte sui piani od altrove in modo da essere facilmente riconosciute. Contrariamente agli orribili numeri esse contribuiranno all'abbellimento dei veicoli volanti. Mercè un codice di quattro o cinque bandiere con l'emblema nazionale all'estremità, ciascuna macchina potrà essere identificata.

(*Revue Aerienne*).

I PROGRESSI DELLA TELEAUTOGRAFIA.

Per dei turisti che si appassionano ai progressi dei mezzi di comunicazione, non sarà privo d'interesse considerare come la trasmissione della scrittura o, per dire più esattamente, degli autografi, preoccupi gli inventori contemporanei, sì che da qualche tempo noi vediamo sorgere un gran numero di apparecchi concepiti a questo scopo.

Giova anzitutto notare che il problema non è di grande complicazione appetto a certi altri risolti trionfalmente dalla scienza contemporanea quali il telefono, la telegrafia senza fili e la trasmissione delle immagini fotografiche. Tant'è che gli esperimenti per trasmettere la scrittura si fecero prima ancora della scoperta del telefono.

Come spiegare che gli ingegnosi apparecchi di Bakewell e di Caselli scoperti verso la metà del secolo scorso, siano rimasti senza applicazione e caduti nell'oblio? Eppure il fatto è logico poichè la scrittura è qualche cosa di assai lento a paragone della velocità di trasmissione degli apparecchi telegrafici e qualche cosa di incomodo in confronto al telefono. Ma oggi l'impiego generale, l'abuso stesso del telefono, ha reso necessaria l' aggiunta della teleautografia.

Disegno trasmesso mediante il teleautografo Korn.

La parola alata, come la definiscono i poeti, non lascia dietro sè che un ricordo, talvolta volontariamente fugace; la scrittura invece segna una prova materiale ed autentica. Il sistema di trasmissione grafica Korn è fra quelli più celebri. Esso riproduce a distanza le pagine di scrittura utilizzando il sistema del sincronismo che l'inventore ha già applicato con successo ad un suo apparecchio telefotografico.

Ecco come funziona: si scrive dapprima il testo del messaggio su di un foglio metallico speciale. Questo vien posto sopra un rullo di trasmissione che girando davanti ad uno stilo spedisce elettricamente al posto ricevente il telegramma autografo. Là per mezzo d'un dispositivo elettro-meccanico, le variazioni di corrente della linea impongono delle variazioni d'intensità ad un fascio luminoso che agisce sopra una pellicola fotografica mobile e su di essa finalmente la scrittura originale si trova per così dire fotografata.

Il teleautografo si può applicare alle linee telefoniche ordinarie. Così montato l'apparecchio può servire per telefonare e per scrivere; però se si vuol scrivere bisogna abbandonare il telefono e viceversa. Ma ciò non costituisce un imbarazzo: si può passare senza nessuna difficoltà dalla parola alla scrittura o al disegno.

Notiamo che si può benissimo teleautografare senza che vi sia un corrispondente per rispondere. E' forse questo uno dei lati più pratici del sistema. Voi telefonate ad un amico per dargli un appuntamento: egli è assente; gli lasciate due righe al teleautografo certi che le troverà al suo ritorno. Il telefono solo non avrebbe lasciata alcuna traccia della vostra comunicazione.

Da ciò si desume chiaramente quali comodità questo nuovo apparecchio può introdurre nella nostra vita moderna così intensa e così avara di tempo.

(*La Nature*).

A tutto vapore.

In cantiere.

La trazione a rimorchio nella navigazione padana

Il *Pavia*, ultimo venuto ad accrescere la flottiglia dei rimorchiatori padani, può ben considerarsi, per la grandissima cura con cui fu ideato e costruito e per le caratteristiche sue speciali, una bella vittoria dell'industria navale italiana.

Esso deve servire alla Società di Navigazione Interna per il servizio regolare di rimorchio sulla linea Venezia-Milano; fu quindi studiato in modo da rispondere il meglio possibile a tale preciso scopo. E così, essendo le maggiori difficoltà che ostacolano ora la regolare navigazione fra Milano e Venezia le limitate dimensioni delle conche ed i bassi fondali dei fiumi, al nuovo rimorchiatore fu data una lunghezza e larghezza tale da poter capire in tutte le conche del percorso, pregio questo che nessuno dei rimorchiatori della sua potenzialità, ora in servizio, può vantare. Per ottenere una larghezza ridotta si è pensato ad un sistema di ruote poppiere che offrono inoltre anche il vantaggio di non sollevar onde, e lasciano invece una scia molto tranquilla, che non turba le condizioni dei canali, e non ne danneggia le sponde.

Il « Pavia » all'ormeggio.

Una caratteristica preziosa del *Pavia*, che gli permetterà di navigare sui fiumi anche ad acque basse, sono appositi compartimenti situati nell'interno, che mediante potenti pompe possono rapidamente essere riempiti d'acqua e vuotati, a seconda che il vapore debba navigare in acque profonde o sorpassare invece bassifondi o secche, e che, mediante una sapiente sistemazione dei mezzi di esaurimento e di circolazione, di cui la nave è provvista, possono essere utilizzati in modo rapido per eseguire operazioni di salvataggio o di estinzione di incendi.

Altro vantaggio che si è rivelato nelle recenti prove fatte nella laguna veneta si è la sensibilit[à] della nave al timone, in modo da poter evoluzi[o]nare — a tutta forza — in un raggio di circ[a] trenta metri, ciò che facilita assai le manovr[e] specialmente difficili sui fiumi nostri.

Il nuovo rimorchiatore — che è fornito di p[o]tente verricello a vapore che aziona le ànco[re] ed una grande *grue* di carico e scarico — pr[o]mette quindi di essere uno dei più efficaci mez[zi] di propaganda e di azion[e] per la tanto desiderat[a] navigazione fra la cap[i]tale lombarda ed il mar[e] e giustamente volle l[a] città della quale ess[o] porta il nome, che con s[o]lenne cerimonia gli si[a] consegnata la bandier[a] dalle dame pavesi.

In tale occasione avr[à] luogo — nei giorni 2[7], 28, 29 del corrente me[se] — una crociera da Pav[ia] a Mantova con soste [a] Piacenza e a Casalma[g]giore.

Il Touring vede co[n] grande simpatia l'inte[n]sificarsi del consenso pu[b]blico intorno a manif[e]stazioni che l'hanno [a]vuto patrocinatore p[ri]mo, e, persuaso che so[lo] colla concorde e ripetut[a] azione dei molti si ri[u]scirà a diffondere ne[lle] nostre popolazioni que[l]l'amore alle vie d'acqu[a] substrato della gran[de] coscienza nazionale [a] pro della navigazione i[n]terna, ha dato la propria iniziativa in favore del[la] crociera Pavia-Mantova, così come la dà al[la] crociera (settembre 1909) da Mantova alle bo[c]che del *mareggiante Eridano*, e alla gita sull'*A[d]dua cerulo*, che scende verso l' Eridano,

> *...con desio placido,*
> *con murmure solenne,*

così come preparerà una manifestazione nauti[ca] sul Tevere, a Roma.

m. b.

Carrozza pubblica a Napoli prima dell'innovazione. (*Fot. Abeniacar*).

La fine della "carrozzella,,

Ohimè, fra le cose che scompaiono inesorailmente, portando con sè un tratto tipico della sonomia d'un popolo, oggi dobbiamo segnare nche la *carrozzella*, il tradizionale veicolo pel uale Napoli si individualizzava fra tutte le ittà del mondo.

Noi non possiamo difenderci da uno stringiento di cuore innanzi a questo sparire in cui embra riassumersi il tramonto malinconico di n'epoca. L'avvenire, pur ne' suoi trionfi, somerge in un'onda grigia e livellatrice gli spicati caratteri che davano a certe nostre regioni uel sapore e quel rilievo d'originalità tanto ricercato dagli stranieri turisti e tanto amato dal ostro popolo.

Anche la *carrozzella* dunque se ne va; muore opo una vita non ingloriosa, assieme ad altre re tradizioni: Piedigrotta ed i maccheroni. he rimarrà dunque a Napoli?

Rimarrà sempre suo Vesuvio ed suo golfo incanto, è vero, ed che si aggiunrà alla vita della ande metropoli forte impronta e il lavoro, la viltà e la ricezza danno alle ttà moderne.

Ma un poco di npianto resta nel ore degli artisti e adoravano Nali per tuttociò e rendevala pittresca nei luoghi negli abitanti, più ancora questo rimpianto sarà diviso dai poletani, i quali oltre al costituire... un polo d'artisti non apprezzano per ragioni puraente pratiche l'innovazione del Municipio Partopeo.

Ma esponiamo con ordine.

E' recente la deliberazione dell'Amministrane comunale con cui si decretava abolita la rozzella per sostituirvi la *cittadina* a tassatro, carrozza di foggia e dimensioni ordinarie come se ne vedono circolare in tutte le altre città d'Italia e dell'estero.

Fra un mese, al più tardi, quindi, la *carrozzella* non sarà più che un ricordo.

Piccola, agile, rapidissima, montata su basse ruote, essa pareva creata apposta per inerpicarsi sulle erte collinose a ridosso delle quali l'abitato immenso si stende ed ondeggia. Dei cavallini sardi, modestissimi di proporzioni, ma sobri, pieni di vivacità e dal trotto celerissimo, la trascinavano.

Il cocchiere napoletano non era soltanto rinomato — poco invidiabile rinomanza confermata da tutti i Baedeker del mondo — per la petulanza ciarliera delle sue offerte e delle sue richieste, per il modo coloritissimo con cui parlava... tutte le lingue della terra e per la sua miseria; ma anche, ed a buon diritto, per la sicura perizia del guidare.

Napoli. — Carretta di contadini. (*Fot. Abeniacar*).

Calcolava a tutta carriera una voltata brusca ad approssimazione di pochi centimetri, ed era difficile che sbagliasse; sapeva insinuarsi nei corsi e nelle piazze fra la baraonda dei carri, delle automobili, dei banchi ambulanti, degli uomini e dei fanciulli, e raramente si avevano a deplorare investimenti; infilava di corsa, senza mai rallentare, i vicoletti più angusti e tortuosi della vecchia Napoli; dalle alture di S. Potito, di Monte Calvario, di S. Mattia, della Salute, precipitava al Porto e di là correva verso la periferia della città, sempre allegro, chiacchierone, sempre in caccia accanita del generoso *Mossiù*.

Ma col primo luglio prossimo il cocchiere na-

poletano non guiderà che carrozze col tassametro e indosserà l'uniforme: grigia di estate e *bleu* scuro d'inverno; porterà il berretto alla prussiana con lo stemma del Municipio di Napoli e non avrà più occasione di litigare. I forestieri, scendendo dal treno, alla stazione ferroviaria, o sbarcando dal piroscafo, all'Immacolatella salendo in una vettura pubblica, avranno — appena messo piede a Napoli — un fastidio ed una curiosità di meno.

Ma intanto ce ne vollero prima che i cocchieri, appoggiati dalla popolazione dei quartieri popolari di Vicaria e di Mercato, si adattassero alla civilizzazione loro imposta dagli Amministratori del Municipio. Essi scioperarono due volte, si riunirono, minacciarono, misero in azione l'influenza del rappresentante parlamentare della Sezione Mercato; ma fu tutto inutile. La *carrozzella* era condannata, ed ora comincia ad essere irrevocabilmente ritirata dalla circolazione.

Carro di suonatori. (Fot. Abeniacar).

La nuova carrozza ad «orologio» che viene a prendere il posto dello snello veicolo popolare, soddisferà probabilmente di più alle esigenze moderne del decoro, ma certo si presterà assai meno alle condizioni della viabilità cittadina.

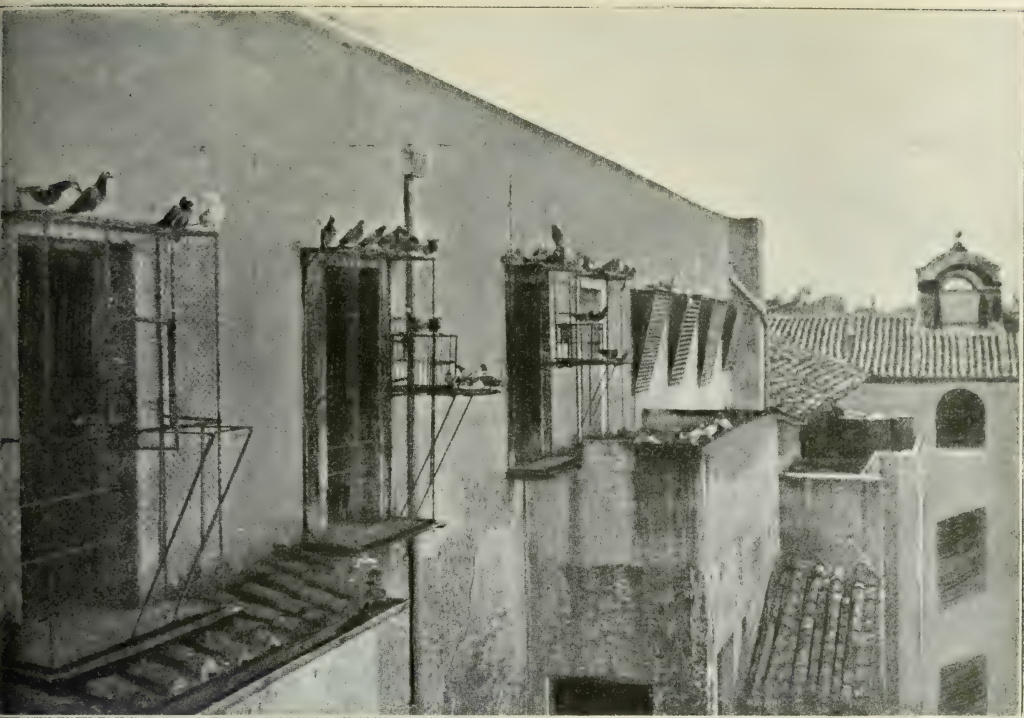
Sarà elegante e pulita, avrà più morbidi sedili, che non abbia avuto la brindellata e cigolante *carrozzella* testè defunta, ma sarà anche più pesante, più ingombrante, più lenta e fors'anche più inestetica di questa.

Tirata da allampanati ronzinanti, tristissimi avanzi di fasti ippici remoti, con a cassetta un uomo infagottato in una uniforme e costretto ad una taciturnità contro cui protesta l'esuberanza della natura regionale e della tradizione professionale, la carrozza da piazza sarà una mesta ombra di ciò che fu, ed una impotente parodia di quel che a Napoli dovrebb'essere. Sì che agli occhi napoletani, fino a quando, dopo parecchi anni, non se ne siano abituati, costituirà sempre un'acerba stonatura.

È tempo passerà prima che il napoletano, pel quale la più grande ambizione era una volta di poter fare una gita alla domenica *in coppa a' carrozzella*, si sia conciliato con la nuova *cittadina*, sgombrando dall'animo le diffidenze inspirate a lui, l'uomo del chiasso e dell'eloquenza verbosa, dalle insidie mute del tassametro traditore.

Il *folklore* partenopeo dei mezzi di trasporto si rifugierà così ancora nei tumultuosi carri di suonatori il quale serba una eco lontana, in quella città d'origine ellenica, del classico carro di Tespi, nei macchinosi omnibus dei contadini, negli allegri e fioriti *breaks* delle bottegaie, nel curricolo di Montevergine — finchè gli *omnibus* automobili e i *camions* di trasporto non abbiano distrutto anche quest'ultima illusione.

Una comitiva di ritorno da Montevergine.

Break di rivenditrici. (Fot. Abeniacar).

Interno d'un cortile dove s'allevano i piccioni viaggiatori.

POSTELEGRAFICI ALATI

I piccioni viaggiatori sono diventati d'attualità in Francia in questi giorni di ribellioni postelegrafiche.

Ma il servizio dei messaggeri aligeri ha sempre avuto la sua migliore organizzazione in Italia, ove i colombi viaggiatori fanno parte dei sistemi militari di comunicazione.

Per i bisogni del servizio gli animaletti vengono divisi in due categorie: piccioni addetti e piccioni prigionieri.

I piccioni *addetti* sono quelli destinati alla colombaia che occupano. Essi vi stanno in piena libertà vi s'accoppiano e s'affezionano alla loro sede come ad una patria vera e propria.

Però il colombaio militare conta, a titolo d'ospiti transitori dei piccioni trasportati là per i bisogni del servizio e vi sono mantenuti prigionieri sino al momento di utilizzarli.

Quest'ultima categoria è rigorosamente selezionata e separata in due campi ben distinti secondo i sessi. Bisogna evitare che, avendo eletta una compagna e fondata una famiglia, gli stranieri passino alla loro volta allo stato di *addetti*, poichè in questo ultimo caso diverrebbe impossibile utilizzarli e deciderli ad abbandonare il colombaio una volta che venga loro resa la libertà.

Il bisogno di rimpatrio comune a tutti i piccioni di certe specie è servito meravigliosamente da un istinto speciale che loro permette di orientarsi.

In tal modo questi volatili ritrovano sempre il loro nido d'origine quali che siano le condizioni in cui glielo si fece abbandonare. Allontanati di notte, in ferrovia, in recipienti chiusi in modo da non permettere loro di assumere alcuna nozione sul cammino percorso, essi sapranno sempre — una volta resa loro la libertà — trovare la linea diritta che li conduca al loro colombaio.

Chiuso in una gabbia di vimini recato sul dorso da un cavaliere dello squadrone perlustratore, il colombo è incaricato di portare al punto di partenza il risultato dell'esplorazione.

Lo si estrae dalla gabbia. Intanto che un cavaliere tien ferma la bestiola, una mano esperta fissa ad una piuma delle ali il leggero tubetto entro cui son rotolati i dispacci.

E' fatto. Le due mani si aprono; l'uccello spicca il volo. In pochi colpi d'ala s' innalza quasi verticalmente.

Tubetto nel quale vengono rotolati i dispacci.

Talvolta, prima di partire verso i luoghi ove l'istinto lo chiama, lo si vede descrivere dei larghi cerchi nell' aria. Si orienta; ma è cosa breve. Ad un tratto balza e fila rapido come una freccia. Nulla ormai potrà più arrestarlo. Nulla se non una palla da fucile, se pure è possibile trovare un tiratore capace di abbattere un tale uccello con un'arma da guerra.

Ma il piccione viaggiatore non è al sicuro, neppure in tempo di pace, contro il piombo d'un fucile da caccia.

In un posto di montagna, facente parte di uno *sbarramento* o gruppo di fortezze che difendono i passi

degli Appennini, accadde qualche anno fa un fatto assai strano. I piccioni della colombaia sparivano rapidamente; nessuno faceva ritorno al nido.

Tale esempio d'infedeltà essendo senza precedenti nella razza, l'autorità militare diede incarico ai carabinieri ed ai doganieri di fare delle ricerche per stabilire la causa di tali sparizioni. Il mistero fu scoperto.

Com'è portato via un piccione viaggiatore dalla sua residenza abituale.

I carabinieri d'una delle brigate della montagna sorvegliarono il passaggio degli uccelli affidati alla loro guardia.

Essi notarono allora che tutti i piccioni, prendendo la via più breve, valicavano una cresta montagnosa in un punto ove essa era poco elevata. I volatili entravano tutti nella depressione, ma non ne uscivano più.

I carabinieri organizzarono allora, nel più grande segreto, una piccola spedizione verso quella cresta e vi si posero in agguato. Non ebbero da aspettare un pezzo. Essi videro ad un tratto apparire un montanaro impugnante un lungo fucile; costui, imboscatosi a sua volta, attese gli uccelli al varco. Se ne presentò uno subito che sfiorò rapido la cresta superiore. Uno sparo rintronò ed il piccione cadde.

Ma già la mano della Benemerita s'era posata sul bavero dell'assassino.

Si iniziò un'inchiesta per conoscere il motivo del crimine. Si pensò per un momento che l'uomo agisse per conto d'una potenza straniera.

Ma poteva quel povero spionaggio strappare dei secreti di guerra dai messaggi contenuti nei documenti di cui diamo la fotografia?

No: bisognò arrendersi alla molto più semplice realtà. Quel bruto montanaro uccideva i piccioni viaggiatori allo scopo di mangiarseli!

L'individuo fu tuttavia punito in modo esemplare

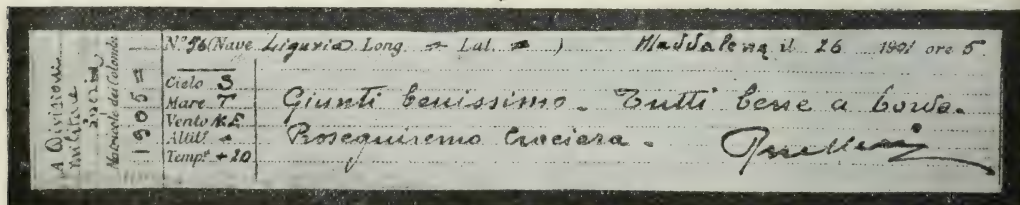
Il dispaccio è raccomandato ad una penna maestra del piccione.

e per molto tempo ai terrazzani di Liguria non verrà la voglia di regalarsi come arrosto un buon piccione del Governo.

(*Armée et Marine*).

A Divisione militare Spezia — Matricola dei Colombi 1905 — N° 56 (Nave Liguria Long. — Lat. —) Maddalena il 26 1901 ore 5

Cielo S — Mare T — Vento NE — Altit. — Temp.a +20

Giunti benissimo. Tutti bene a bordo. Proseguiremo crociera.

Fac-simile d'un dispaccio spedito dalla corazzata « Liguria » al comando della Divisione di Spezia, per mezzo di un piccione viaggiatore.

La Naftalina nei motori ad esplosione.

Il delegato commerciale italiano a Parigi dà notizia dei risultati d'un'esperienza fatta dalla Commissione tecnica dell'Automobile Club di Francia per impiegare la naftalina nei motori delle automobili.

Da questa esperienza è risultato che una vettura del peso di 8900 chilogrammi con un motore di 40 HP e per una corsa della durata di 2 ore e 40 minuti, ha utilizzato chilogrammi 29,200 di naftalina, con una spesa di franchi 4,22 perchè la naftalina costa in Francia 16 franchi per ogni 100 chilogrammi. Per la messa in marcia si sono utilizzati litri 3,200 di essenza, con la spesa di franchi 1,18. Lo stesso percorso con la essenza in ragione di 16 litri all'ora, rappresenta una spesa di franchi 14,20 perchè il carburante è contato a soli 37 centesimi per litro, mentre che la essenza è pagata 57 centesimi. Secondo le prove di laboratorio il motore avrebbe dovuto consumare nel suo massimo sviluppo litri 20,63 di essenza all'ora.

E' da ritenersi che l'impiego della naftalina realizzi una economia dal 66 al 70 % almeno.

Le fondazioni della strada

Dalle relazioni al primo Congresso Internazionale della Strada.

Il primo Congresso Internazionale della Strada riunitosi a Parigi l'ottobre scorso ha emesso il voto che « i costruttori abbiano a rivolgere la loro attenzione alla resistenza, alle cure, ai metodi di esecuzione ed all'importanza delle fondazioni, che alla strada conservano il profilo diminuendone in parte il consumo ».

E' principio elementare di costruzione il considerare la fondazione di qualsiasi opera come una delle sue parti essenziali, ed alla quale si devono dedicare studi profondi e grandi cure d'esecuzione.

Se le fondazioni mancano o sono insufficienti, tutta l'opera è compromessa, fa cattiva prova e può essere condotta a rovina, poichè anche le riparazioni superficiali sono sempre difficili ed anche impossibili se trattasi prima di consolidare le fondazioni.

Ebbene, la struttura della massima parte delle nostre strade è in perfetta opposizione con quanto abbiamo detto, poichè le fondazioni non solo vennero spesso trascurate ma anche tralasciate. Senza dubbio la strada può trovarsi su un terreno di natura tale da rendere inutili fondazioni speciali, mentre queste sono necessarie quando il sottosuolo è di natura alluvionale, torbosa od è formato da terreno di riporto.

E se la fondazione è insufficiente, la massicciata si consuma inegualmente, si deforma, diventa rugosa; le ruote dei veicoli ricadendo da una depressione all'altra solcano la strada, ne disaggregano, stritolano, disperdono il materiale di rivestimento.

E i difetti di una strada dipendono in gran parte dalle sue fondazioni, le quali, se fatte con giusto criterio, possono ridurre in modo notevole le spese di manutenzione della strada, giovando nello stesso tempo all'industria dei trasporti.

E se finora con disposizioni regolanti la larghezza dei cerchioni delle ruote in relazione al carico, abbiamo adattati i veicoli alle esigenze della strada, si dovrà giungere ad un tempo in cui, con procedimento inverso, si dovrà adattare le strade alle esigenze del transito. Diversi fattori influiscono sulle fondazioni e primi fra questi la natura della massicciata, la natura del suolo, l'intensità del traffico ed il genere dei veicoli che circoleranno sulla strada.

Il suolo se non è costituito di materiale roccioso, può essere sabbioso, argilloso, torboso o formato da terreno di riporto. Il traffico può variare fra limiti enormi secondo la regione e secondo la stagione.

Quanto ai veicoli il loro peso varia assai, ma è indubitato che il loro peso andrà aumentando col diffondersi della trazione meccanica.

E' principio noto a tutti i costruttori che la pressione per unità di superficie esercitata da un carico sul suolo, deve essere proporzionale alla resistenza che può opporre il suolo stesso.

Ne consegue che la pressione esercitata da un carico su un punto del rivestimento di una massicciata, dovrà venire ripartita su di un'area di terreno sufficientemente estesa, acciocchè il rapporto fra pressione ed area non superi il limite compatibile colla natura del terreno stesso.

Ciò si potrà ottenere ricorrendo ad una fondazione rigida ed indeformabile entro limiti sufficientemente estesi. Nella fondazione di una strada importa sopratutto di tenere calcolo della forma dei materiali e del loro forte costipamento.

La durezza dei materiali, che deve essere proporzionata all'importanza della strada, può essere minore per le fondazioni che pel rivestimento.

E' necessario che le strade abbiano un drenaggio sufficiente, affinchè la manutenzione ordinaria della superficie riesca meno difficile e costosa.

Per porre rimedio al consumo dovuto ad una circolazione in continuo aumento, le strade con cattive fondazioni dovrebbero venire rilevate, fornite di conveniente drenaggio e dotate di sufficiente fondazione, poichè non potrà ottenersi una massicciata soddisfacente finchè la strada mancherà di una fondazione solida ed asciutta.

Quanto ai materiali da impiegarsi essi dovranno variare di dimensioni secondo la natura del sottosuolo.

Nelle fondazioni con materiali di grosse dimensioni (sistema Trésaguet), gli sforzi trasmessi dai veicoli vengono equilibrati dalle reazioni laterali delle lastre. Le pietre della platea, se ben serrate, trasmettono la pressione alle lastre che, alla loro volta, le trasmettono sui lati.

Tuttavia, quando la platea non è ben compatta, la pressione si trasmette, senza essere convenientemente ripartita, su di una lastra isolata, per la qual cosa la pietra esce di posto facendo cadere quella volta che dovrebbe risparmiare al terreno ogni pressione.

Una fondazione con materiali piccoli, dello stesso spessore della Trésaguet, ripartisce assai bene il peso su di una base più grande, ove si ottenga una massa omogenea e compatta; non richiede una cura di costruzione troppo grande non essendo necessario porre a mano le pietre; può venire cilindrata mentre ciò è impossibile colla fondazione Trésaguet.

Il sottofondo in lastroni espone il pietrisco al trituramento, mentre la fondazione in piccoli materiali, formando un tutto omogeneo colla copertura, diminuisce il consumo del materiale.

La Commissione nominata dalla Società belga degli ingegneri ed industriali ha espresso il parere « che importa sopratutto di considerare la forma dei materiali ed il loro cementamento nella costruzione delle fondazioni di strade imbrecciate ».

Macadam preferiva formare le massicciate con pietre delle stesse dimensioni. Sotto questo rapporto bisogna ricordare che sono specialmente delle strade già costruite che egli fu chiamato a migliorare. — In generale Macadam procedeva al picconamento di tutto il rivestimento; restaurava le fondazioni, eseguiva il drenaggio del sottosuolo ove il bisogno lo richiedeva, e poneva quindi in opera il vecchio materiale dopo averlo pulito e frantumato in modo ch'esso avesse un volume uniforme di 32,772 centimetri cubi, esigendo inoltre che il peso di ciascuna pietra non oltrepassasse i 170 grammi.

Una fondazione che dà buoni risultati in Inghilterra è la seguente: Il materiale greggio viene spezzato nei frantoi in cubi di 6 a 10 centimetri di diametro e disteso in uno strato dell'altezza di circa 23 centimetri al centro e di 18 sui lati e quindi consolidato colla cilindratura. Vi si aggiunge in seguito un secondo strato di ghiaia dell'altezza di 5 centimetri che serve da letto all'imbrecciata superiore.

A Vienna venne usato il seguente procedimento pure con buoni risultati. Lo scavo si pratica fino alla profondità necessaria, quindi se ne spiana e cilindra il fondo. Su questo si stende uno strato di pietre di centimetri 24 di spessore poste di costa od anche solamente un letto di ciottoloni di 12 a 15 centimetri di spessore. Vi si aggiunge uno strato di pietrisco dell'altezza di 16 centimetri, che viene cilindrato, bagnando, finchè le pietre non siano completamente assettate. In fine si stende uno strato di ghiaia seguitando la cilindratura e l'inaffiamento fino a che la superficie non sia completamente solida. Il macadam viene così ad avere uno spessore di 15 centimetri.

Altro metodo di fondazione consiste nel rivestire il fondo dello scavo con uno strato di pietre dello spessore di 17-18 centimetri alla base e 7-8 centimetri alla sommità, avendo cura di renderle l'una all'altra solidali. I giunti si riempiono per mezzo di scheggiame posto a mano. Si aggiunge quindi uno strato dello spessore di centimetri 15 formato con pietrisco i cui pezzi possono passare in un anello circolare di 7 centimetri.

Vi è un sistema che sembra preferibile a quelli sopra esposti, ma il cui costo è assai più elevato. E' la fondazione rigida già applicata in alcuni paesi, e che indichiamo in poche parole. Consiste nello stendere sul suolo due strati di sabbia di 10 centimetri di spessore ciascuno ridotti dalla cilindratura ad uno spessore minimo, quindi uno strato di beton di 15-20 centimetri d'altezza, e successivamente tre strati di pietrisco l'uno con elementi di 6-8 centimetri di spessore, il secondo con elementi di 3-5 centimetri ed il terzo con elementi di 0-2 centimetri. Il materiale dei due ultimi corsi dovrà essere immerso nel catrame misto ad un poco di resina.

Da tutti i metodi sopraesposti risulta evidente che condizione essenziale per ottenere un buon imbrecciamento è il riporre nello stesso strato materiali della stessa dimensione e della stessa natura.

Il Turismo nella Legislazione e nella Statistica

Le automobili nell'esercito.

La Commissione d'inchiesta sull'Amministrazione della Guerra ha in questi giorni finita la relazione che riguarda il servizio ippico. Notate le manchevolezze, con un vero spirito di modernità, richiama l'attenzione sui grandi vantaggi che potrebbero derivare dall'adozione della trazione meccanica in certi servizi logistici. Ne diamo volentieri un largo sunto per l'importanza dell'argomento, ricordando come il Touring sia stato l'unico patrocinatore in Italia dei concorsi per automobili industriali.

La relazione ritiene prudente consiglio acquistare dall'industria privata buon numero di carri automobili per quei servizi di traino che non è necessario spingano il loro funzionamento fuori della rete stradale, mentre importano maggiori rapidità ed intensità di movimento, o traslazione di pesi maggiori: rifornimento di munizioni per le batterie campali e di fucileria; trasporti viveri, munizioni e dotazioni al seguito dei battaglioni ciclisti, trasporto della carne macellata ai Corpi di truppa; trasporto viveri per le divisioni di cavalleria; trasporto feriti e malati; colonne viveri di Corpo d'armata; trasporto del munizionamento del parco d'assedio; colonne d'armata per rifornimento dei magazzini avanzati di viveri. La relazione enumera poi i grandissimi vantaggi logistici ed organici che presenta la introduzione della trazione meccanica nei servizi dell'esercito mobilitato; ritiene pertanto necessario che anzitutto venga incoraggiata in paese l'adozione della trazione meccanica, stabilendo premi annui, come concorso alle spese di esercizio, per quei privati e per quelle Amministrazioni che tengono autocarri di tipi determinati, idonei al servizio dell'esercito, e che la Amministrazione militare acquisti al più presto quel numero di autocarri che essa può impiegare nel servizio di pace con turni di servizio che ne assicurino la buona manutenzione.

Con tali mezzi sembra potersi ritenere, che in tempo relativamente breve, si potrebbe fare assegnamento su circa 1000 autocarri, dei servizi ai quali la metà circa sarebbe di proprietà dell'Amministrazione militare, e con ciò il nostro fabbisogno di guerra sarebbe diminuito, tenuto conto dei quali sarebbe più urgente applicare la trazione meccanica, di circa 12 500 carri e di ben 55 000 cavalli, il che val quanto dire che sarebbe rimossa ogni preoccupazione immediata e che la questione avrebbe fatto un passo gigantesco e decisivo verso la sua definitiva e completa soluzione.

Quanto al sacrificio pecuniario per ottenere così capitale vantaggio, esso non è grande: la relazione lo calcola dagli 8 ai 9 milioni da spendersi tutti in paese, che sarebbero compensati per circa 5 milioni di economie nelle spese per il carreggio.

Il commercio automobilistico Italo-Americano.

Il commercio automobilistico italiano si è posto ormai sopra una via decisa di continuo progresso, e mentre molti nostri articoli hanno subìto un ristagno nelle esportazioni americane tanto che queste nei primi sette mesi dell'anno fiscale corrente segnano sul precedente una diminuzione da dollari 27.930.000 a dollari 26 750 000, le automobili aumentano.

Infatti nel gennaio scorso negli *Stati Uniti* ne importammo 9 del valore di 11 000 dollari di fronte a 2 del valore di 4500 dollari, del gennaio 1908. Se prendiamo poi tutti i primi sette mesi dell'anno fiscale in corso abbiamo una importazione nel Governo federale di 192 per il valore di dollari 330 000 di fronte a 46 per il valore di dollari 130 000 del corrispondente periodo dell'anno precedente.

Auguriamoci che la revisione della tariffa doganale americana, che ora si sta studiando, non ci rovini questo nostro florente commercio.

Il commercio automobilistico è invece meno sviluppato nell'America del Sud per la mancanza di buone strade. A Rio de Janeiro però il numero delle automobili in circolazione raggiungeva nello scorso anno la cifra di circa 500 e a San Paolo un centinaio. Più della metà delle automobili importate nel *Brasile* vengono dalla Francia, mentre l'Italia non vi figura per nulla.

Del resto il Brasile è più che benemerito del turismo se si pensa che l'estrazione del *caucciù* costituisce la più importante delle industrie estrattive di quel paese e la sua esportazione ha raggiunto nel 1907 la cifra di chilogrammi 31 643 438.

La *Repubblica Argentina* è per la viabilità in condizioni migliori: le sue pianure sterminate sembrano invitare l'automobile e la bicicletta a sostituire la diligenza e la carovana mulattiera, e perciò all'Esposizione internazionale dei trasporti terrestri che si terrà in Buenos Ayres nell'anno prossimo vi figurerà la Sezione automobili con sette gruppi, il ciclismo con otto gruppi, l'aeronautica con quattro, e la Sezione delle strade urbane, rurali e sportive.

Le esalazioni sgradevoli degli automobili.

Non è la prima volta che il buon pubblico delle grandi città, lamenta la facilità e la frequenza colla quale gli *chauffeurs* danno sfogo alla macchina coll'aprire la valvola di scappamento, ed in Francia vi è perfino la contravvenzione contro la *fumée.*

Da noi il lamento è andato a battere alle porte del Campidoglio, e il consigliere comunale Vercelloni mosse interpellanza al sindaco di Roma perchè gli automobilisti non commettano attentati alla igiene con l'emissione di esalazioni sgradevolissime.

L'assessore dell'igiene, fatta qualche riserva in proposito, promise di invitare l'Ufficio tecnologico a studiare la questione trovando disposizioni atte ad evitarle come avviene all'estero a causa dei severi provvedimenti dell'autorità.

Ricerca di acqua potabile nelle provincie colpite da siccità.

Per provvedere alle tristi conseguenze della siccità del 1908 in Puglia, le Amministrazioni dello Stato curarono il trasporto di acqua potabile nelle località sprovviste, con piroscafi e convogli ferroviari. Ma questo non era che un provvedimento transitorio e bisognava prevenire invece le conseguenze future di un tale danno.

A tale scopo il Ministro di Agricoltura nominò una Commissione di scienziati, perchè con fori trivellati, e con pozzi ordinari si ricercassero strati acquiferi nel sottosuolo. Queste ricerche hanno dato buoni risultati, ed ora si continueranno mercè un apposito fondo che si chiede con un progetto di legge al Parlamento, poichè conviene si istituisca un servizio regolare per la metodica ricerca di queste vene d'acqua, non essendo solo le Puglie in difficili condizioni idrologiche, ma anche le Calabrie e la Sicilia.

Tali lavori verranno eseguiti sotto la direzione del Ministero di Agricoltura dove esiste un ispettorato del servizio idraulico che pubblica la Carta idrografica italiana, e possiede la più potente trivella del nostro paese.

L'utilità di queste ricerche ci è data dalla ridda di domande che lo scorso anno pervennero alla Commissione da ogni paese della Puglia, dove si credeva che tali ricerche creassero l'acqua anche dove non esisteva senza pensare alle condizioni geologiche contrarie, seguendo il pregiudizio dei *rabdomanti* i quali con le loro divinazioni dell'acqua profonda avevano dato a credere che le Puglie nasconderebbero un lago di ottima acqua. Tutti richiedevano una grande trivella, tipo *Express* che si acquistò, ad azione rapida, munita di macchina, di caldaia a vapore, di pompe e di quanto altro occorreva, capace di perforare un metro all'ora nei calcari compatti e quasi il doppio nelle roccie tenere. Con questa trivella si arrivò fino a 200 metri di profondità, ma inutile dirlo, le località indicate dai *rabdomanti* furono proprio quelle che non diedero risultati positivi e la Commissione segnò nella terra di Bari il fallimento della *rabdomanzia*, fallimento consacrato in atti notarili.

UN TURISMO INTRICATO

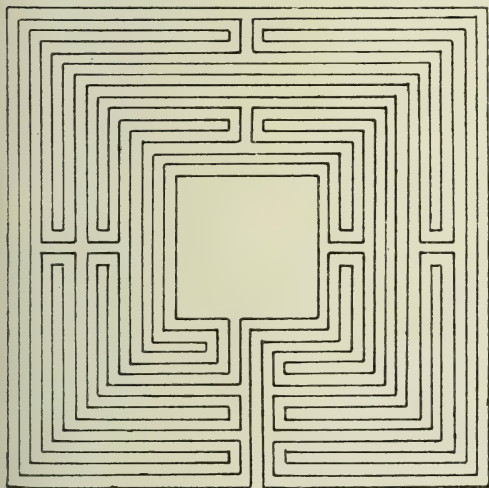
I LABIRINTI PIÙ CELEBRI.

La parola « labirinto » è di pretta origine greca e significa via sotterranea o di miniera.

Le antiche miniere elleniche dovevano ispirare un sacro terrore ed è anche ammissibile

Il labirinto della Cattedrale di Chartre.

che non pochi si siano smarriti nei loro tenebrosi meandri.

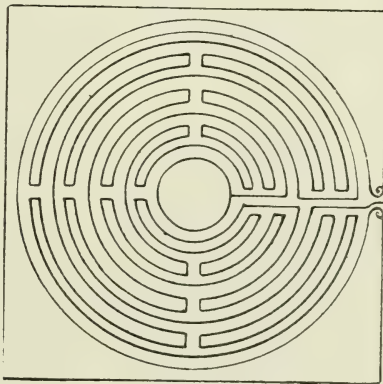
La Grecia ci ha tramandato più d'una storia leggendaria di questi complicati avvolgimenti

Progetto di labirinto italiano del sedicesimo secolo.

di vie. La più nota: quella anzi diventata persino proverbiale è la leggenda di Dedalo che per ordine di Minosse costruì un gran labirinto nel centro del quale stava il Minotauro figlio di Pasifae. Sette giovani e sette donzelle vi erano inviati ogni anno dagli Ateniesi in tragico tributo; le povere vittime una volta entrati, non trovavano più la via d'uscita di quella enorme trappola insidiosa e cadevano preda del mostro che le divorava. Solo Teseo riuscì a cavarsela soccorso dal filo d'Arianna, l'innamorata figlia del re — e Dedalo, l'autore, che internato con suo figlio Icaro nel labirinto preferì, piuttosto di scervellarsi alla risoluzione d'un problema da lui medesimo proposto, tagliarne d'un colpo il nodo oscuro fabbricandosi un bel paio d'ali che non avevano altro difetto all'infuori di quello d'essere di cera.

Le forme svariate di costruzioni a tipo di labirinto si basano su complesse combinazioni di grotte o di sentieri, ingarbugliati incroci di linee architettoniche, catacombe tortuose, corridoi bizzarramente incontrantisi e piccoli viali tagliati in zolle erbose e marginati di siepi regolarmente squadrate.

Nel medioevo di tali labirinti ne venivano costruiti nelle chiese affinchè, i penitenti, cimentandovisi, si persuadessero che la pazienza è una virtù cristiana.

Di questo genere è quello che esiste tuttora nella cattedrale di Chartre, labirinto che serviva alle processioni del Calvario.

D'altronde per questi esercizi di pia supportazione non occorrono neppure delle costruzioni

Labirinto della Cattedrale di Lucca.

d'una certa grandezza; la cattedrale di Lucca ha per esempio uno di questi labirinti in proporzioni minuscole, tanto da non superare i 50 centimetri di diametro. Esso è inciso su uno dei pilastri del portico anteriore alla facciata.

Il turista che vi s'ingolfa questa volta non è, verisimilmente, una persona; ma bensì il dito del curioso o del devoto. E ce ne devono essere passeggiate delle dita su quelle scannellature, poichè vi è stato pressochè cancellato il rilievo del Minotauro e di Teseo che vi erano in antico scolpiti nel centro.

Labirinto di Sneinton.

Il tipo germanico che presentiamo appartiene appunto a codesta categoria. Com'è facile vedere, il gusto per i rompicapi è andato abbastanza in disuso, perchè questo meandro è di soluzione abbastanza facile e comunque non si deve richiedere un lungo errare per giungere nel centro.

Del resto il segreto per dirigervi si consiste tutto nel procedere con un certo metodo.

Per i dilettanti di problemi difficili, riproduciamo il labirinto inglese detto «la Pergola di Rosamunda», riattaccantesi alla caratteristica leggenda nordica.

I nostri lettori si provino a trovare la via più breve che dall'unica apertura esterna adduce al centro. La prova è tutt'altro che facile, e per semplificarla suggeriremo di guidarsi tenendo la via inversa, e cioè cominciando dal centro per arrivare verso la periferia.

Ciò per dimostrare che in questa materia, quando si ha il piano innanzi e si può abbracciare in una sola occhiata gli intrichi del labirinto, è possibile venirne a capo senza grave fastidio.

Del resto, ripetiamo, questa specie di turismo intricato oggi rappresenta un amabile anacronismo a diletto degli sfaccendati o degli amatori di difficoltà ad ogni costo. Il turismo del secolo ventesimo ama le linee diritte che direttamente e senza perdita di tempo conducono alla meta. Le vie normali sembravano indugiarsi in troppe sinuosità tanto da richiedere lo scavo di gallerie che permettano di passar sotto alla montagna, invece di girarvi attorno. E non bastando neppure i *tunnels* la navigazione aerea viene ora in aiuto dello spirito moderno spiccio e risoluto. (*Strand Magazine*).

Labirinto tedesco a giardino.

Labirinti analoghi si possono trovare nell'Abazia di Chalons sur Marne, nell'antichissima chiesa di S. Michele a Pavia e nelle cattedrali di Ex in Provenza, di Poitiers, di Reims, Arra, Ravenna ed altrove.

Una volta questi labirinti eran chiamati «via per Gerusalemme» e con ciò si volevano quasi citare a paragone le difficoltà ond'era irto il cammino che adduceva al Santo Sepolcro e nel tempo stesso i benefici spirituali di tali esercizi che, praticati con fervore, potevano contribuire a condurre, pur traverso tante complicazioni, al premio celeste. Infatti il centro di queste costruzioni veniva detto «cielo».

Nella Chiesa di S. Anna a Sneinton esiste un labirinto, senza dubbio di origine antichissima, foggiato a disegno simmetrico regolarissimo e di assai difficile soluzione.

Esso ha circa 17 metri di diametro ed uno sviluppo di 500 metri. Se si considerano tutti i passi inutili a cui tanti errori ed illusioni ci avranno costretti, bisogna convenire che in 500 metri c'è esuberantemente da divertirsi.

Presentiamo poi un altro labirinto di assai più facile decifrazione supponendo di risolverlo sulla carta. La perfetta euritmia delle linee tradisce la sua paternità italiana. Si tratta di un progetto d'un architetto italiano disegnato nel 1537 per qualche chiesa o per qualche villa principesca.

Ai tempi nostri il costume del labirinto costituisce un lusso mal sopravissuto e si è rifugiato nei grandi giardini.

Le ville patrizie che serbano, sopratutto in Italia, quasi per tradizione, un'impronta del lustro antico, hanno ancora di codesti labirinti. Parecchie ve ne sono aperte al pubblico ed ancor oggi gli ombrosi avvolgimenti dei loro sentieri serpeggianti nel folto della verzura ed insidiati da inaspettati zampilli d'acqua costituiscono la grande attrattiva dei provinciali in viaggio di nozze e delle coppie amorose... liete di potervisi smarrire.

Il pergolato di Rosamunda.

L'ATTUALITÀ NELL' IMAGINE

Fidia, del sig. Federico Tesio, vinc. del Premio del Commercio a Milano, e del Premio Principe Amedeo a Torino.
(*Fot. Foli*).

Concorso Ippico di Roma - I lancieri all'ostacolo.
(*Fot. Abeniacar*).

La carovana fluviale indetta sulla Senna dal Touring Club Francese. (*Fot. Royer*).

La navicella del dirigibile Wellman con cui verrà tentata la scoperta del Polo Nord.

Il monumento eretto in commemorazione del primo viaggio aereo compiuto dall'aviatore L. Bleriot. (*Fot. Argus*).

BIBLIOTECA.

Gincastra, *La fotografia durante l'inverno all'aperto ed in casa.* Milano, per cura della rivista « Il Corriere Fotografico »; pag. 119; L. 1.

L'arte fotografica, professata oggi da un gran numero di dilettanti, trova il suo maggiore ostacolo tecnico in una stagione nella quale pure la natura offre tanta copia di quadri suggestivi.

In questo volume, arricchito di eleganti illustrazioni, l'autore porge in stile piano tutte le norme pratiche che la sua grande competenza ed esperienza consigliano.

Prof. Daniel Riccoboni, *Diei natalis urbis commemoratio. Invitationis et responsionum schedulae.* Venetiis, ex Tip. Soc. Venetae Artium Graphicarum.

La breve opera, redatta completamente in greco antico ed in latino, è interessante se non altro per la singolarità delle sue proposizioni. Ristabilire le lingue classiche quali idiomi d'uso internazionale è aspirazione se non pratica, certo nobilissima.

Dott. Arturo Casarini, tenente medico. *La fatica nella vita militare.* Roma, Tipografia Nazionale di G. Bertero e C., 1908.

L'argomento della fatica — sopratutto in questi tempi nei quali la coltura fisica è diventata una delle più urgenti preoccupazioni nazionali — ha un grande valore e contribuiscono ad accrescerlo i riguardi del problema militare in cui è trattato. L'autore vi spiega un'opera diligente e coscienziosa di analisi rigorosamente sperimentale ed una perspicua chiaroveggenza di conclusioni.

Z. Ferber, *L'aviation, ses debuts, son developpement.* Berger Levrault et C.ie, editeurs, Paris, rue des Beaux-Arts, 5-7; pag. 348; Fr. 5.

Un trattato d'aviazione pubblicato da Ferber, l'apostolo e l'araldo studioso del volo meccanico, noto e benemerito sopra tutti in Europa, non può a meno di essere bene accolto anche in Italia.

L'Annual, manuel général de l'industrie automobile; 1908. Automobilisme, nautique, aeronautique. Administrateur: M. Hubert Baudry, Paris, 20 rue Duret.

Quest'opera annuale di gran mole e di grande utilità pratica, contiene, disposti con giusto equilibrio di materie ed in ordine alfabetico e per classi, indirizzi d'industriali e di commercianti, la spiegazione dei termini tecnici ed i risultati delle principali prove sportive svoltesi nell'annata decorsa.

C. Paul Renard, *L'aéronautique.* Ouvrage illustré de 68 figures. Paris, E. Flammarion, editeur; 26, rue Racine.

L'autore, con una esposizione ordinata, chiara e sintetica del vasto problema, ha recato se non un contributo di nuove formule scientifiche, certo un patrimonio non indifferente di esperienza pratica e di divulgazione popolare.

Stresa e dintorni, guida pubblicata dalla « Pro Stresa »; 1909.

Il pregio del volumetto sta nel suo stesso ridottissimo formato, in cui sono praticamente condensati tutti gli elementi artistici e geografici necessari al turista. Di esso fu stampata anche un'edizione in lingua francese.

Gustave Fougères, *Grece.* Guides Joanne, 23 cartes, 46 plans, 25 illustrations. Paris, Librairie Hachette et C.ie, 79, Boulevard S. Germain, 79.

Quest'opera ha egregiamente colmata una deplorevole lacuna. La Grecia, madre antica della bellezza e dell'arte, contava fino a ieri delle guide che peccavano rispettivamente di due opposti difetti. In talune si lamentava il carattere troppo pedestre, in altre la erudizione professorale soffocava il lato pratico e spicciolo della guida. L'autore ha saputo fondere con bell'armonia la doppia necessità di una guida materiale ed intellettuale in una regione così nobilmente consacrata dalla storia e dall'arte — ed ha in modo soddisfacente raggiunto lo scopo.

Pierre de Coubertin, *Une campagne de vingt-et-un ans* (1887-1908). Librairie de l'éducation fisique, 76, Avenue de Suffren, Paris.

Per coloro a cui sta a cuore lo sviluppo dell'educazione fisica interesserà certamente questo volume che è un completo bollettino esposto in forma varia e sintetica della lotta tenace e diuturna condotta da un ventennio a questa parte dagli apostoli più benemeriti della coltura fisica.

Touring Club di Svezia, *La Svède pittoresque.*

Mai tanta profonda malia di nordici paesaggi irti di roccie, di ghiacci e di pinete e placidi d'acque e d'abitanti ebbe la sua tangibile significazione in una rivista. La pubblicazione raccoglie un ricco ed elegante *album* di vignette tutte le caratteristiche bellezze naturali ed artistiche della poetica regione.

Cartes-Guides Campbell, *Sorties de Paris à vol d'oiseau.* Cart en 5 coleurs al 60 000 à l'usage des aéronautiques et aviateurs. Ed. Blondel La Rougery, editeur, 7, rue Saint Lazaire, Paris.

Ecco la prima carta per uso degli uomini volanti. Non appena gli aeroplani, affermatisi in quest'anno di gare, si cimenteranno al turismo dell'aria, troveranno per i loro usi un patrimonio di carte topografiche. L'ottimo inizio è stato dato dalla Ditta Blondel sotto gli auspici dell'Aero-Club di Francia.

G. Biadego, *Verona,* con 174 illustrazioni, « Italia Artistica », Monografie illustrate, pubblicate sotto la direzione del dott. Corrado Ricci. Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1909; L. 4.

Girolamo Mancini, *Cortona,* con 185 illustrazioni, Monografie illustrate « Italia Artistica », dirette da Corrado Ricci. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo; L. 5.

Enrico Mauceri, *Siracusa e la Valle dell'Anapo,* con 180 illustrazioni. Monografie « Italia Artistica » dirette da Corrado Ricci. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo. L. 4.

Di queste Monografie che costituiscono ormai una collezione artistica e turistica di primissimo ordine, noi abbiamo avuto più volte occasione di fare i meritati elogi sulle nostre colonne. I tre ultimi volumi sono in tutto — per forma e sostanza — degni della raccolta e dell'alto proposito che anima in questa iniziativa patriottica, l'Istituto Italiano d'Arti Grafiche.

E. Aucamus, *Tramways et automobiles.* Pag. 750, volume rilegato in pelle, Fr. 15. H. Dunod et E. Pinat, 49, Quai des Grands-Augustins, Paris.

Ciascuna applicazione particolare delle trazioni e trasporti è trattata chiaramente e diffusamente in quest'importante opera, oltre alle prove ed ai tentativi più interessanti degli inventori. La parte che tratta specialmente degli automobili è stata tenuta con cura al corrente dei più recenti perfezionamenti.

Dott. prof. A. Rossi, *Annuario* 1909 *della fotografia e sue applicazioni.* Pag. 304; LXXXVIII. Milano, per cura della rivista « Il Corriere Fotografico ».

Dott. Photophilus, *La fotografia pratica,* manuale per dilettanti. Milano per cura della rivista « Il Corriere Fotografico ».

Allegretti, *Chimica fotografica.* Milano, rivista « Il Corriere Fotografico ».

Augusto Michieli, *Note Geografiche* (L'Osservatorio di La Plata). Un manuale di limnologia. Un'opera di geografia fisica. L'erosione del Colorado. Un nuovo libro sui vulcani. Treviso, Stabilimento Tipografico Istituto Turazza, 1907.

Pour un cours international geographique des vacances. Stabilimento Tipografico Società « La Stampa Commerciale », Milano, via Carmine, 5.

Un flagello montano e l'economia nazionale. Stabilimento Tipografico Società « La Stampa Commerciale », Milano, via Carmine, 5.

L'immagine nell'insegnamento geografico. Stabilimento Tipografico Società « La Stampa Commerciale, Milano, via Carmine, 5.

Per la navigazione interna. Treviso, Tip Ed. Vianello.

Per la Colonia Eritrea. Treviso, Tip. Ed. Vianello.

Anno VI Edizione 1909

ANNUARIO DELL'AUTOMOBILISMO
DEL CICLISMO E DEI TRASPORTI MODERNI

AUTOMOBILISMO - CICLISMO - FERROVIE
MOTONAUTICA - AERONAUTICA - AVIAZIONE - ecc.

Volume di mille pagine con molte illustrazioni e CARTA DELLE STRADE PROIBITE ALLE AUTOMOBILI nella SAVOIA, SVIZZERA e nel TIROLO.

CONTIENE: Notizie intorno ai servizi del T. C. I. - Cenni tecnici, sportivi e statistici - Norme di circolazione, dogana e trasporto per tutti gli Stati. - Elenchi e indirizzi di Associazioni e personalità sportive, possessori di automobili e di imbarcazioni, costruttori e commercianti. - Elenco alfabetico delle località italiane ed estere delle quali si forniscono informazioni di alberghi, garages, depositari di benzina e meccanici raccomandati dal Touring Club Italiano.

PREZZO SPECIALE PEI SOCI, PER ALBERGHI, GARAGES, MECCANICI, FORNITORI DI BENZINA affiliati al T. C. I.

Alla Sede L. 3,— Nel Regno L. 3,20 All'estero L. 3,60

CARTA AUTOMOBILISTICA
Foglio 1: ITALIA SETTENTRIONALE E REGIONI LIMITROFE

Scaia 650 000 - 4 colori - Misura del foglio m. 1.14×0.75 legata in forma tascabile, a stacchi con copertina artistica.

Il foglio contiene tutte le strade di grande comunicazione e quelle turistiche di interesse speciale. — Ad ogni foglio è unito un fascicolo contenente **78 piante di città** cogli itinerari più comodi per la traversata interna ed esterna.

PREZZO SPECIALE PEI SOCI:

Alla Sede L. 3,— Nel Regno L. 3,25
All'Estero L. 3,70

(Limite e contenuto del Foglio 1).

I MIGLIORI PROGETTI D'ALBERGO

Descrizione illustrata dei progetti premiati al concorso indetto dal Touring Club Italiano fra gli Ingegneri e Architetti Italiani per i migliori Progetti di Alberghi.

EDIZIONE DI GRAN LUSSO.

36 grandi tavole separate in eliografia. — 12 progetti completi per alberghi di tipo piccolo e medio per stazioni alpine e balnearie. — Prospetti e piante, scala di 1 a 250. — Computi metrici e preventivi di spesa e norme diverse per la costruzione in differenti località.

Pubblicazione necessaria per tutti gli ingegneri, architetti, capomastri, progettisti, uffici tecnici in genere, associazioni tecniche professionali, scuole d'arte, albergatori, società d'incremento e di abbellimento, consoli ed affiliati del Touring, ecc.

PREZZO SPECIALE PER I SOCI, ALBERGHI, INGEGNERI: L. 2,50

Per il pubblico: L. 10.—

Sottocomitato nazionale volontari ciclisti ed automobilisti.

Il Sottocomitato si è riunito in seduta 3 maggio ultimo scorso: erano presenti il sen. Bettoni, presidente, ed i signori: cav. Dalai, avv. Garelli, sen. Vigoni; cav. uff. Zaffaroni; cav. ing. Zanetti.

Il Sottocomitato approvò il riconoscimento del Comitato Provinciale di Parma, e dei Comitati locali di Bormio e Gallarate, deliberando di continuare attivamente le pratiche per la costituzione dei Comitati nei capoluoghi di provincia e nei centri in cui essi non sono ancora sorti. Ebbe quindi relazione dello stato attuale delle pratiche, prendendo atto che sino ad oggi sono stati costituiti e riconosciuti 15 Comitati Provinciali (Bologna, Brescia, Cuneo, Como, Genova, Milano, Novara, Pavia, Piacenza, Reggio Emilia, Parma, Sondrio, Venezia, Verona, Vicenza e 6 Comitati locali (Bormio, Gallarate, Imola, Maserada, Pallanza, Somma Lombardo).

Venne accolta la richiesta del Comitato locale di Maserada, di trasferire la propria sede in Spresiano, centro più importante e dove la propaganda potrà svolgersi con maggiore efficacia, e si approvò la proposta del Comitato Provinciale di Milano, per una manifestazione V. C. A. in occasione del cinquantenario dell'indipendenza, con invito rivolto a tutti i Comitati provinciali e locali perchè inviino alla manifestazione i Volontari dei dipendenti reparti.

***

Il giorno 6 maggio u. s., presso il Ministero della Guerra, ebbe luogo la riunione del Comitato Centrale Nazionale V. C. A. Erano in modo speciale attese le comunicazioni della Presidenza nei riguardi della determinazione della parte IV del Regolamento, concernente le facilitazioni ai Comitati ed ai Reparti V. C. A.: ecco quanto in proposito annunciò il presidente del Comitato Centrale, senatore generale Tarditi:

Concessioni individuali:

La qualità di Volontario Ciclista ed Automobilista, dà diritto:

1. alla preferenza per l'arruolamento nelle Compagnie Bersaglieri Ciclisti, se Volontario Ciclista; nella Brigata Specialisti del Genio, se Volontario Automobilista;
2. alla frequenza ed all'uso dei poligoni di Tiro a Segno, anche senza essere socio, alle condizioni di fornitura d'armi e di munizioni che sono fatte ai soci del Tiro a Segno.

Concessioni per Reparti che partecipano a Manovre indette dall'Esercito ed in concorso con questo:

Indennità individuale di vettovagliamento.

Indennità individuale per le riparazioni alla macchina.

Indennità individuale giornaliera o soldo in corrispondenza ai soldi ed alle prerogative dei militi.

Alloggiamento ed attendamento a cura dell'autorità militare.

Ribasso del 75 % sui trasporti ferroviari del personale e delle macchine dai luoghi di sede del Reparto a quelli di manovra e ritorno.

Ricovero gratuito nelle infermerie ed ospedali militari in caso di infortuni di servizio.

Concessioni a Reparti in Manovra per iniziativa propria:

Ribasso del 50 % sui trasporti ferroviari per le persone e pel materiale.

Accasermamento, sin dove è possibile, a cura dell'autorità militare.

Dotazioni di munizioni alle stesse condizioni che ai soci del Reparto Milizia del Tiro a Segno.

Il Sottocomitato attende la comunicazione ufficiale di tali facilitazioni dal Comitato Centrale, per farne alla sua volta oggetto di speciale comunicazione ai Comitati dipendenti.

***

Le importanti facilitazioni concesse dal Ministero della Guerra avranno senza dubbio notevole influenza per la maggior propaganda del Corpo Nazionale. Mentre quindi il Sottocomitato invita i Comitati provinciali e locali già costituiti ad intensificare l'opera loro per raccogliere un numero importante di adesioni di Volontari, interessa i Consolati del Touring che già vennero ripetutamente officiati per la costituzione dei Comitati V. C. A., ad iniziare colla maggiore sollecitudine le pratiche relative: in caso diverso il Sottocomitato sarà costretto a provvedere direttamente allo scopo.

Informazioni sui valichi alpini.

Quest'anno fu enorme la quantità di neve che seppellì i valichi Alpini e Appenninici durante l'inverno e sino a primavera inoltrata: pure il caldo estivo di maggio causò tale squagliamento di neve che il 22 di detto mese non rimanevano chiusi, che tre soli passi delle Alpi: il Grande e il Piccolo S. Bernardo e lo Stervio, i quali tre passi saranno probabilmente aperti per la fine del corrente giugno.

La Direzione ed il Consiglio del Touring, in loro recenti sedute, hanno, tra l'altro, prese le seguenti deliberazioni:

IL TOURING PER IL RIMBOSCHIMENTO. — Il Consiglio approva le proposte della Direzione, tendenti: — alla costituzione di una Commissione, tra sottoscrittori, tecnici e propagandisti, per diffondere in Italia la coscienza del problema forestale — alla pubblicazione di una serie di manuali — alla organizzazione finanziaria di tale opera del Touring, a base prevalentemente di contributi di Enti, di Consorzi, di Associazioni e di oblatori.

RIDUZIONE DELLA TASSA SULLE BICICLETTE. — Il Consiglio prende atto delle ultime pratiche fatte presso il Governo e personalmente presso i Ministri per addivenire alla riduzione della tassa, e del progetto di legge relativo, di iniziativa ministeriale. Si rileva con compiacimento che nella relazione del progetto di legge il Governo ricorda l'opera costante del Touring per lo sgravio della tassa. Il Consiglio ha pure relazione degli accordi corsi tra il Touring e l'Automobile Club d'Italia per la presentazione di un memoriale — nel senso che per le automobili di potenza sino ai 12 HP sia mantenuta la tassa antica — che sia studiato un mezzo liberale per il controllo della potenza dei motori, e che infine sia resa ratizzabile la nuova tassa sulle automobili.

COMMISSIONE STRADE. — Il Consiglio prende atto dei lavori compiuti ultimamente dalla Commissione Strade, sopratutto in merito alla pubblicazione della Monografia sulla viabilità in Italia, dell'ing. Rimondini, alla Monografia sul Congresso della Strada dell'ing. Tedeschi, alla Monografia in corso di pubblicazione dell'ing. Pozzoli, destinata specialmente ad uso degli ingegneri, ed al Memoriale ai deputati. Sono infine in corso gli studi per la partecipazione del Touring, con relazione sui temi, al Congresso internazionale della Strada, che si terrà a Bruxelles nel 1910.

COMMEMORAZIONE DEL 50.mo ANNIVERSARIO DELLE BATTAGLIE DI MAGENTA, SOLFERINO E SAN MARTINO. — Si comunicano le disposizioni prese dal Touring per la partecipazione alla commemorazione del 50.mo anniversario della liberazione della Lombardia, con una carovana turistica a Magenta il 4 giugno, organizzata d'accordo colla Dante Alighieri, e per l'organizzazione di un Convegno generale del Touring a Desenzano, con gita a Solferino e a S. Martino, il giorno 24 giugno.

COSTITUZIONE DELLA COMMISSIONE ITALIANA AERONAUTICA. — Si riassumono le pratiche che hanno condotto alla costituzione di una Commissione Italiana Aeronautica, d'accordo tra la Società Aeronautica Italiana, il Touring Club Italiano, la Società Italiana di Aviazione e l'Automobile Club d'Italia — riservando al Touring la competenza per tutto quanto riguarda l'esercizio del turismo aereo (cartografia, segnalazioni, circolazione, dogane).

CONFERENZA INTERNAZIONALE DEI GOVERNI. — Il Consiglio prende atto delle assicurazioni date dal Governo per la sua partecipazione alla Conferenza Internazionale dei Governi, d'accordo coi rappresentanti del Touring e dell'Automobile Club d'Italia. Il Touring predisporrà un memoriale. Il Governo ha inoltre dato la propria approvazione al libretto internazionale di unificazione dei trittici, proposto dal Touring fin dal 1903, accettando di portarlo alla Conferenza Internazionale dei Governi, per poterlo fare adottare anche dagli altri Paesi.

ASSOCIAZIONE INTERNAZIONALE PERMANENTE DEI CONGRESSI DELLA STRADA. — Si delibera la partecipazione del Touring alla Associazione internazionale permanente dei Congressi della strada, salvo determinare il delegato.

FESTE DELLA SOCIETA' NAZIONALE DI TIRO A SEGNO. — Si delibera di delegare il capo console di Milano a rappresentare il Touring nella riunione del Tiro a Segno Nazionale, per i festeggiamenti del venticinquennio della Società.

MOSTRA DELL'AUTOMOBILE CLUB DI MILANO. — Si accoglie l'offerta del Comitato organizzatore della Mostra dell'A. C. M. per la partecipazione del Touring con uno *stand* avente carattere di propaganda all'opera del Touring nel campo automobilistico.

Soci quinquennali.

Arbib avv. Ernesto, Roma — Bas ing. Giovanni, Milano — Bertolin Vittorio, Padova — Bianco Giuseppe, Torino — Bonora Domenico Pietro, Genova — Borgo Adolfo, Baveno — Bracci Devoti Emilio, Falconara Maríttima — Braghenti dott. Giulio, Como — Cabella Cesare, S. Salvador — Campelli Dario, Perugia — Capelletti march. Gioacchino, Roma — Capoulun Gabrielle, Monza — Cassinelli Eugenio, Buenos Ayres — Cerutti Vittorio, Malesco — Ciampi Riccardo, Monza — Confalonieri rag. Natale, Milano — Del Drago d'Autuni dott. Urbano, Roma — De Puppi conte Guglielmo, Udine — Ellena Giovanni, Genova — Favari rag. Pietro, Genova — Frazzi ing. Francesco, Cremona — Gandola Ugo, Cadenabbia — Gardini comm. magg. gen. Enrico, Aquila — Gatti dott. Gian Francesco, Napoli — Gemignani Luigi, Massarosa — Gianetti Antonio, Saronno — Gianetti Gaetano, Saronno, Gilardi Vittorio, Bologna — Gnoli conte Gioacchino, Modena — Grazioli Pio, Roma — Guglielmotti Candido, S. Maurizio Canavese — Hoffmeister A., Canton — Isaia avv. Vittorio, Alessandria — Lazzara Oreste Goffredo, Livorno — Lupo rag. Pasquale, Torino — Marcone Amadeo G., Rosario S.ta Fè — Martignone cav. Davide, Napoli — Mattei Matteo, Mercatino Talamello — Merizzi Virgilio, Madonna di Tirano — Molteni Luigi, Milano — Morelli De Rossi Giovanni, Udine — Mugnaini Enrico, Siena — Natali Alessandro, Milano — Neumann Emanuele, Smyrne — Noell Winderling Giulio Cesare, Firenze — Nugent Laval Graf, Vienna — Olivato Antonio, Padova — Ottina Arturo, Pisa — Paltrinieri Giovanni, Mirandola — Perrier de Laconnay ten. Pietro, Palermo — Pittini Gerolamo, Udine — Pozolo dott. Luigi, Montecchio Precalcino, Ratti Franco, Milano — Romani comm. prof. Giuseppe Carlo, Roma — Ruffo Calcagno bar. Gioacchino, Marina di Patti — Sarmiento Francis J., Detroit — Vanasco B., Giuseppe, Buenos Ayres — Vismara Luigi, Milano — Vivarelli Lamberto Nevio, Molino del Pallone — Volpi dott. Alessandro, Venezia — ZEHME CARINA, Lipsia — Zehme dott. Felix (junior), Lipsia — Zorzoli Ercole, Vigevano.

Soci Benemeriti.

Barutta ten. Guido, Parma — Combi Mario, Genova — Di Labio ten. Domenico, Parma — Facdonelle Giuseppe, Firenze — Ferrarini Giuseppe, Reggio Emilia — Ferrucci Ferruccio, Vicopisano — Giuliani Augusto, Bagni Montecatini — Picchione Vincenzo, Solopaca — Placidi avv. G. B., Carsoli — Solinas avv. Orazio, Ozieri.

TOTALE N. 1535.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1º al 31 Marzo 1909

SOCI VITALIZI (*)

BOLOGNA Supino Mario — **BRUNO**, Faa di Bruno march. Alessandro — **CAMERLATA**, Roncoroni Pio — **CAORSO**, Mambriani dott. Giuseppe — **CERNOBBIO CASNEDO**, Testoni Battista — **CERNUSCO**, Porati Giulio — **COGGIOLA**, Peretti Achille — **COLON**, Cantoni Ercole — **COMO**, Bottinelli Enrico, Molteni avv. Alessandro — **GENOVA**, Casaretto avv. Pier Francesco, Mosso dott. Francesco; Sanguineti Michele — **GOVONE**, Segre Arturo — **LANCENIGO**, Celotta prof. Erasmo B. — **LUCCA**, Camera di Commercio ed Arti — **MEELL**, Erie Principe de Thurnet Taxis — **MILANO**, Alessio Primo; Bertarelli cav. Enrico; Breda ing. comm. Ernesto; Cagnola avv. Costanzo; Cornaggia march. Gian L.; Crevenna ing. Agostino; Fabris Favaro rag. Silvio; Franco ing. Attilio; Gianzini Piero; Monti Piero — **NICOSIA**, Di Falco cav. Giuseppe — **PADOVA**, Corinaldi contessa Emma — **PALERMO**, Bibbia Gabriele — **PETERSBOURG**, Léanarde Anastasie — **ROMA**, Berlingieri bar. Arturo — **SCHIO**, Beretta rag. Livio — **SCICLI**, Penna bar. Francesco — **SPEZIA**, Luciani Giustino — **TIVOLI**, Municipio — **TORINO**, Giani cav. Mario; Michela Vittorio; Musy avv. Carlo — **TRIESTE**, Carniel Antonio — **UDINE**, Di Colloredo Mels march. Paolo — **VENEZIA**, Camera di Commercio ed Arti — **VERCELLI**, Saviolo Eusebio — **VILLA MARIA**, Pinardi Giovanni — **VITERBO**, Checchi Alessandro — **ZANICA**, Goisis Giuseppe.

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Garavelli Carlo, Sopetto ing. Domenico, Vitale Mario.
Acqui. — Franzoni col. Giovanni.
Alice Belcolle. — Brusco Giovanni.
Asti. — Borgo ing. Rinaldo.
Casale. — Ballarino Gabriele, Massa Giovanni, Vitale Eugenio.
Castelnuovo d'Asti. — Picollo Eugenio.
Novi Ligure. — Berrone Edgardo.
Villanova d'Asti. — Bossola avv. Giuseppe, Marone rag. Luigi.
ANCONA. — Marchetti comm. Virgilio Giuseppe.
Morro d'Alba. — Carelli don Giuseppe.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

(**) *Art. 6 e 9:* I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

JILA. — Gardini comm. magg. m. Enrico, Mercuriali Apolliare, Tedeschini D'Annibale avv. ntonio.
rodoco. — Mannetti ing. Nicola.
zzano. — Danese avv. Arturo.
soli. — Angelini Adolfo, Colli cav. Giulio, Felli dott. Cere, Grazia Vincenzo, Munzi lberto, Scafi Giovanni, Tarani Ovidio.
ola. — Nitoglio Costantino.
EZZO. — Agnolucci Anacleto, archi ing. Giuseppe, Martelli iacomo.
ona. — Bernardi dott. Ilio, lvini Giuseppe.
ino. — Magi avv. Arturo.
Sepolcro. — Cercignani Franceo, Ravarelli Pasquale.
OLI PICENO. — De Angelis ino.
rqne. — Alesi dott. Modesto.
no. — Convitto Nazionale Umberto I », Devecchis Giulio, onsignani Sassatelli march. Alerto, Vitali Bino.
lo S. Giorgio. — Calzolari Primo.
ELLINO. — Calitri. — Piuelli Tommaso.
lel Baronia. — Piccarini avv. iovanni.
ndi. — Landi Nicola.
RI. — Chimenti prof. Giaento, Colavecchio avv. Francesco, Faenza Vito, Nardone rancesco, Panunzio avv. Sero, Sbandi Roberto, Sciscio avv. iuseppe Bernardo.
mura. — Striccoli ing. Vinenzo.
nto. — Grottola Stefano.

Corato. — Patruno rag. Domenico.
Mola di Bari. — Pesce avv. Piero Delfino.
BELLUNO. — *Agordo.* — Parissenti Giovanni.
Feltre. — Bizzarini dott. Augusto, Mimiola Angelo.
Pedavena. — Perotto Egidio, Turrin Giuseppe, Turrin Matteo.
Pieve di Cadore. — Bucci ten. Arturo.
Pozzale di Cadore. — Baldovin Augusto.
Tai di Cadore. — Del Favero Amedeo.
Teven di Pedavena. — Bertelle Nicola.
BENEVENTO. — Anzovino Goffredo, Limoli dott. prof. Nicola, Lugetti prof. Enrico, Orlando ing. Luigi, Patrocollo dott. Luigi.
Solopaca. — Fasani Pasquale Americo, Giannetti dott. Luigi.
BERGAMO. — Cortesi Cesare, Feliciani prof. Nicola, Tironi Celestino.
Casnigo. — Franchina Battista, Zilioli Edgardo.
Cologno al Serio. — Municipio.
Lovere. — Verdelli Giacomo Vittorio.
Ponte di Nossa. — Schuler Paolo.
Ponte S. Pietro. — Gotti Alessandro.
Pontirolo Nuovo. — Gobbi dott. Giuseppe.
BOLOGNA. — Benedini Alberto, Bonfiglioli Enrico, Curti rag. Antonio, Ducati cav. ing. Antonio, Frigerio Attilio, Gallini sac. Guglielmo, Giovannini Giuseppe, Leone ten. Amedeo, Miti Giovanni, Nervi Pier Luigi, Rizzoli Roberto, Sarti Luigi, Tesei Callisto, Veronesi Federico.
Bagni della Porretta. — Municipio.
Bentivoglio. — Testoni Pilade.
Castelfranco Emilia. — Municipio.
Molino del Pallone. — Vivarelli Lamberto Nevio.
BRESCIA. — Baiguera Antonio, Carli dott. Filippo, Cattaneo Enrico, Mazzola ing. Alessandro, Orefici ing. cav. Giuseppe, Rocca Carlo.
Barbariga. — Baronio rag. Michele.
Castenedolo. — Geroldi Audilio.
Cedegolo. — Sarchietti Gino, Sorlini Rocco, Venturini Andrea, Zaffagni Francesco.
Chiari. — Ferrari Paolino.
Gavardo. — Zorzi rag. Giacomo.
Ghedi. — Simoncelli dott. Giorgio.
Inzino. — Moretti Romano.
Ludriano. — Omassi Gabriele.
Passirano. — Bendiscioli Faustino.
Pisogne. — Pascucci ing. Luigi.
Salò. — Adami Adamo.
Seniga. — Battaglia cav. ten. col. Girolamo.
CAGLIARI. — De Fraia Benvenuto, Pani Mario.
Nebida. — Mulas dott. Ernesto.
CAMPOBASSO. — De Feo avv. Antonio, Guacci ing. Fernando, Salomone Giuseppe.
Casalciprano. — Antonecchia Nunzio.
CASERTA. — *Aversa.* — Perla dott. Alfredo, Rinaldi Ugo.
Ducenta. — Il Sanatorio Girone.
Fondi. — Izzi Vincenzo.
Gaeta. — Lombardo dott. Leonida.
Sessa Aurunca. — Cianerosi Luigi.
CATANIA. — Barbagallo cav. ing. Sebastiano.

reale. — Modò Vigo Martino.
TANZARO. — Curti Ezio, De alazar Alberto, Giuliani Ar- uino, Paternostro sottot. Luigi, 'iani sottot. Luigi.
rone. — Franzi ing. Costantino.
nteleone. — Chiarazzo sottot. ımedeo.
astro. — Proto Pisani Luigi.
IETI. — *Lama dei Peligni.* — Madonna cav. avv. Francesco, 'abassi avv. Nicola.
aciano. — Carabba avv. Domenico, Carabba dott. Gustavo, Carabba avv. Manin, Castracane avv. Nicola, Libutti rag. Domenico, Spadaccini Giuseppe.
ona. — Novelli Enrico.
MO. Grandi ing. Guido, Marnori Annibale, Ostinelli rag. Maurizio, Prosdocimi Amleto, Quadrio Pietro, Reina avv. conte Luigi, Scalini rag. Luigi.
sozzo. — Beverina Felice, Montalbetti don Luigi.
andronno. — Guerra dott. Manlio
evio. — Riva Achille.
ivio. — Milani Mario.
ntù. — Colombo Giuseppe, Dorigo Marco, Radice rag. Enrico.
sbeno. — Boschiroli Giovanni.
ssago. — Savini Giuseppe.
lico. — Santini Ferdinando.
nardo. — Contegni dott. Marcello.
nzo d'Intelvi. — Andreani Luigi.
ino. — Barozzi Carlo, Parravicini Giovanni, Pelizzari Federico, Pelizzari Luigi.
nticello Brianza. — Colombo cav. ing. Gaetano.
giono. — Fioroni Carlo.

Paderno. — Nazzari Oreste, Paris Giovanni.
Parè. — Sport Club.
Pontechiasso. — Lombardi Manlio.
Porto Ceresio. — Bossi Paolo, Lodi Torquato, Municipio.
Rebbio. — Cappelletti Vincenzo.
Rovellasca. — Campi Alfonso.
Varese. — Castiglioni avv. Mario, Zanini geom. Camillo.
COSENZA. — Impresa Trasporti Automobilistici Silana.
CREMONA. — Anselmi Angelo, Cipelletti rag. Giovanni, Farina Alessandro, Galli Giuseppe, Pappadà prof. Nicola.
Sospiro. — Guarneri Riccardo.
CUNEO. — Comossetti Giuseppe.
Acceglio. — Turra Silvio.
Benavagienna. — Borriglione dott. Luigi, Ferrero Carlo, Oderda Giacomo.
Bernezzo. — Ghibaudo Cesare.
Bossolasco. — Dotta don Paolo.
Bra. — Testa Giov. Battista.
Caraglio. — Gianotti Bartolomeo.
Mondovì. — Bedarida ing. Isacco, Galliano avv. Achille, Mussini Giovanni Alfredo.
Mondovì Piazza. — Meriggio dott. Giuseppe, Rovere avv. Carlo.
Ormea. — Bassi dott. Domenico.
Pianfei. — Fulcheri Giuseppe, Tonelli Bartolomeo.
Racconigi. — Sardo Carlo.
Saluzzo. — Barberis Giovanni.
S. Dalmazzo di Tenda. — Camozzi ing. Guido, Cola ing. Luigi Alfredo, Tenni ing. Carlo.
Savigliano. — Bonardi Michelangelo.
Verzuolo. — Donati B.
FERRARA. — Finzi Contini Italo.

Codigoro. — Scheichenbauer Cleo.
Marrara. — Argenti Giovanni.
FIRENZE. — Battiglia Gino, Benelli Giuseppe, Boattini avv. Alfredo, Brucalassi geom. Augusto, Caporali Gino, Cencetti Amedeo, Cinotti rag. Giuseppe, DEL CHERICO GIUSEPPINA, Ditta Auto Central Garage, Ermolli Arturo, Grazzini Andrea Enrico, Kohler Ed., Luzzi Giovanni, Nencini cav. avv. Giovanni, Noël Winderling Giulio Cesare, Papa Domenicico, Pichi Sermolli Giuseppe, Recenti Aristide, Rosso Giovanni, Sacchi Gino, Sibert rag. Pietro, Socci rag. Augusto, Talli Enrico.
Candeglia. — Fiori Giovanni, Toni Ferdinando.
Castelfranco di Sotto. — Banchini Renato, Leoncini Odoardo.
Firenzuola. — Lusardi Cesare.
Fucecchio. — Marabotti Gino.
Montaione. — Nardi dott. Vittorio.
Montaleagliana. — Baroncelli Quintino.
Pistoia. — Balaam Armando, Fiora rag. Martino, Fiorentino Samuele, Giampaoli Remo, Mannori Mazzino, Manzo rag. Davide, Mondragoni Romeo, Poggeschi Ferruccio, Scartabelli Luigi, Società Anonima Italiana « San Giorgio », Trivero Vittorio.
Poggio a Caiano. — Romani Paolo.
Rufina. — Bigozzi Amos.
S. Casciano Val di Pesa. — Checcucci Ubaldo.
S. Godenzo. — Puccini dott. Bruno.
S. Mauro. — Barni Giuseppe.
S. Piero in Bagno. — Iaselli Giuseppe.

RECORD DEL MIGLIO A MODENA

LA F.I.A.T. DI 130 MM. DI ALESAGGIO

CLASSIFICATA **PRIMA** DELL' 8ª CATEGORIA

HA BATTUTO UNA VELOCITÀ ORARIA DI

Km. 126,196

IL **GLOBO**

è riconosciuto il miglior preparato per pulire e lucidare i metalli. In vendita presso tutti i droghieri e negozianti di generi casalinghi. Scatole da cent. in più. *Rifiutare le scadenti contraffazioni.*

Vendita esclusiva all'ingrosso:
MAX FRANK, P. Risorgimento, 8 - Milano

S.ta Sofia. — Alocchi Giuseppe, Lombardi Augusto, Paolini Eriberto, Pretolani Giovanni.
Saturnana. — Rafanelli Orazio.
Staffoli. — Camarlinghi Gustavo.
FOGGIA. — Gabriele Giuseppe.
Bovino. — De Paulis Mattia.
Cerignola. — Ciaucci avv. Raffaele.
S. Severo. — Colio Costantino, Colio avv. Luigi, Curtotti Donato, Guglielmi Mario, Parisi avv. Enrico, Petracchione Lorenzo.
FORLI'. — Barbieri Giuseppe, Umiltà Giov. Maria.
Meldola. — Balzani Giuseppe, Masotti Luigi.
GENOVA. — Agnesetti Ettore, Bonora Domenico Pietro, Camere Giuseppe Luigi, Cardellino Achille, Carpi Angelo, Clavarino Luigi, Controtta cap. Raffaele, Dal Corso Giovanni, Drück Eugenio, Giordano Felice, Lagorio cap. Enrico Mario, Medici ing. Giacomo, Negri Luigi, Pronino Paolo, Rossi Arturo, Sellenati Andrea, Solari Tito, Spallarossa Achille, Tavolara Camillo G., Vallebona G. B., Villa Mario, Zilliken Teodoro.
Alassio. — Congreve Iohn.
Camogli. — Holsboer F.
Castelnuovo Magra. — Venè not. Riccardo.
Cogoleto. — Bianchi Paolo, Isetta Nicolò.
Cornigliano Lig. — Capra rag. Mario, Conti dott. Mario, Del Mare Romeo Antonio, Santi Giovanni.
Lavagna. — Roscelli Domenico.
Pietra Ligure. — PEGOLLO MADDALENA.
Pontedecimo. — Barabino Giuseppe.
Riva Trigoso. — Ceresola Evaristo.
Sampierdarena. — Pampirio Carlo.
S. Martino d'Albaro. — Bellotti Enrico.
S.ta Margherita Ligure. — Cattoni Vittorio, COLONNA DI STIGLIANO principessa EVELYNE.
Savona. — De Manincor prof. Attilio, Marabotto Giuseppe, Poggi rag. Giovanni, Scorza not. Emilio, Sguerso V. D.
Sestri Levante. — Stagnaro cap. Gerolamo.
Spezia. — Bollini Arturo, Giannoni Carlo.
GIRGENTI. — Inzalaco geom. Filippo.
GROSSETO. — Pezzali geom. Arcinio.
Manciano. — Baccioli Bruno.
Orbetello. — Febbi Bruno.
Sorano. — Penta dott. Rocco.
LECCE. — Casilli Onofrio, Palmeri ing. Enrico.
Maglie. — De Lorentii prof. Pasquale.
Supresano. — Ferrazzi Gino.
LIVORNO. — Favati Ranieri, Lazzara Oreste Goffredo, Rastelli dott. Tito, Salimbeni Luigi, von Berger Riccardo.
LUCCA. — Landucci ten. rag. Dante.
Altopascio. — Unione Sportiva.
Bagni Montecatini. — Buongiovanni dott. Camillo.
Borgo a Mozzano. — Vezzani Gustavo.
Pietrasanta. — Lazzotti Cesare, Naldini Alfredo.
MACERATA. — Tolentino. — RAMADORI CHIARA.
MANTOVA. — Marmirolo. — Municipio.
Medole. — Buzzacchi Luigi.
S. Matteo. — Taddei Umberto.
MASSA CARRARA. — Albiano Magra. — Bevilacqua Umberto.
MESSINA. — Angella ing. Paolo, Collura Giuseppe, Trombetta Teodoro.
Mistretta. — Furnari Nunzio, Scarito Ernesto, Scarito Francesco.
Moio Alcantara. — Ferrari Giuseppe.
MILANO. — Alaleona Manlio, Albieri Timoteo, Aliprandi Enrico, Andreoni Giuseppe, Anghileri Primo, Annibaldi Enrico, Antoniazzi Pietro, Badanelli Nino, Barolo Giulio, Baruffaldi Marco, BASSETTI GIANNINA, Bastici Pietro, Beck Giovanni, Bedarida Ernesto, Bianchi Zeffirino, Biraghi Aristodemo, Biraghi Giuseppe, Bonfatti Gregorio, Bozzi Silvio, Calegari Adolfo, Campagnani rag. Carlo, Capriolo Emanuele, Casellini Pietro, Casorati Aldo, Casu dott. Elia, Chiesa Riccardo, Colombo Carlo, Colonna Ugo, Comerio Luigi, Comolli prof. Angelo, Confalonieri ing. Abele, Corà Bruno, Corsi Guglielmo, Corsico Teresio, Corti Giuseppe, Cremaschi Luigi, De Cartis Angelo, Dell'Acqua Angelo, DOTTI RACHELE, Droz Iules, Fejér de Buk Remo, Ferrini Umberto, Fusaro Leonardo, Gallinari Giulio, Glisenti rag. Achille Bartolo, Grassi rag. Gu-

Eadie

Attendete

a decidervi per i vostri acquisti!

Prendete prima in serio esame una Bicicletta "**EADIE**„ onde avere la ferma persuasione che nessun' altra marca può esserle preferita per

Perfezione di forme

Solidità e Scorrevolezza

EADIE FITTINGS

PROPRIETÀ DELLA

BIRMINGHAM SMALL ARMS Co.

Esclusivo Rappresentante per l'Italia:

GIULIO MARQUART

MILANO - Via Melegnano, 5

stavo, Grisaldi Abramo, Gussoni Carlo, Guzzetti Virginio, Lattuada Giovanni, Levi Emilio, Levis Lorenzo, Lo Turco Strino Ernesto, Macchi Febo, Maggi Alfredo, Magni Giuseppe, Magretti Giuseppe, Majno Camillo, Martinoja Egidio, Mayon Enrico, Mazzini Carlo, Menni Erminio, Molinari Serafino, Molteni Luigi, Monti Antonio, Monti Tomaso, Natali Alessandro, Nervi G. Benedetto, Paronelli Alberto, Piaggio Enrico, Pintucci Angiolo Pizzocri Emilio, Porta Brusa Antonio, Preti Nestore, Regazzoni Enrico, Restellini Luigi, Ricciardi Mario, Ripamonti Luigi, Rizzatti Giorgio, Robimarga avv. Giovanni, Rolle Fritz, Ronconi Guido, Rossi Benvenuto, Sacchi Angelo, Sichini Silvestro, Slatter Giuseppe, Sonzogno Secondo, Sormani Arturo, Spozio Umile, Tacchini Alessandro, Tagliabò Luigi, Tasso Arnaldo, Teruzzi Carlo, Tintner Eduard, Travelli Giuseppe, Valaperta rag. Fabio, Vanazzi rag. Attilio, Veronesi Alessandro, Zanzi Arturo.

Abbiategrasso. — Cervieri Gerolamo, Dondena Giovanni, Reina dott. Carlo.

Affori. — Mazzola Pietro.

Bollate. — Torresani Angelo.

Brembio. — Anelli Giovanni.

Busto Arsizio. — Comerio Melchiorre, Marchegiani Giuseppe, Moro Mario, Mosca Gino, Solbiati Carlo.

Cesano Maderno. — Sport Club Cesano.

Desio. — Crippa Ercole.

Gessate. — Club Sportivo « Glacias ».

Golasecca. — Mainini Carlo.

Greco Milanese. — Casati Antonio, Pedrazzini Carlo.

Legnano. — Oldrini Carlo, Turri Gersam, Zweifel Enrico.

Lissone. — De Capitani Carlo, Novarese Ermenegildo.

Magnago. — Pariani Giovanni.

Monza. — Capoulun Gabrielle, Perego Carlo.

Musocco. — Biblioteca Popolare.

Niguarda. — Castelli Riccardo.

Paderno Dugnano. — Giussani Gioachino.

Pioltello. — Biglioli Enrico.

Rogoredo. — Cortella Leopoldo Guglielmo.

S. Giorgio su Legnano. — Toja Vittorio.

Seregno. — Carlier Washington, Longoni Luigi, Redaelli Francesco, Vismara Vincenzo.

Sesto S. Giovanni. — Barion Attilio, Introzzi Carlo, Nava Ercole.

Somma Lombardo. — Aliverti Mario.

Vaprio d'Adda. — Della Vedova Giuseppe, Riva Oreste.

Vergiate. — Schiavini Taddeo.

Vimercate. — Club Moto Ciclistico.

MODENA. — Borghi Aldo, Manfredini magg. Guido, Righi avv. Iro.

Carpi. — Camurri Arnoldo, Orlandi prof. Giuseppe.

Concordia sulla Secchia. — Municipio.

Fanano. — Corsini Dario.

Mirandola. — Paltrinieri Giovanni.

Piandelagotti. — Lunardi Silvio.

Vignola. — Mancini Marino, Tosch. Luigi.

NAPOLI. — Buonocunto Eugenio, Club Escursionisti Napoletani, De Martino Giulio, di Marzo Gino, Landry avv. Gerardo, Ortiz Ermando, Parise Umberto, Petrone Benedetto, Società Ingegneri, Architetti e Industriali, Tonini Annibale, Vigo Africano, Zetti Pietro.

NOVARA. — Crispoli rag. Mario, Crosta Antonio, Grandi rag. Pier Luigi, Istituto Tecnico « Ottaviano Fabrizio Mossotti », Marcioni Ernesto, Massara rag. Luigi, Mittino prof. Eugenio, Scendrati dott. Daniele, Scuola Tecnica « Galileo Ferraris ».

Anzate. — Gattoni sac. Luigi.

Baveno. — Wenz Carlo.

Biella. — De Marchi dott. Mario, Germano dott. not. Pericle, Sozzi Carlo, Targhetta Vincenzo.

Briga Novarese. — Stoppa sac. Carlo.

Chesio. — Cane Ernesto.
Cossato. — Alciato Federico, Hübner Riccardo, Scaramuzzi Adolfo.
Cranna Gattugno. — Circolo Popolare.
Crevacuore. — Mazzia Giovanni.
Finero. — Cazzaniga Giovanni.
Gozzano. — Bodria Ettore.
Graglia. — Mazzucchelli Baldo.
Intra. — Boccardi geom. Giuseppe, Nicolini avv. Antonio, Zanetti Francesco.
Masera. — Mellerio cav. Domenico.
Massino. — Salsa sac. Eugenio.
Netro. — Circolo Netrese, Rampone rag. Crescentino.
Roasio. — Ricci Angelo.
Selva. — Cumani Oscar.
Vercelli. — Avalle Ernesto, Olmo cav. Eusebio.

PADOVA. — Brocchin Roberto, Civolani Adolfo, Inverardi dott. Giuseppe, Pogliani Goffredo.
Conselve. — Manelio Gaudenzio, Ghiraldini Agostino.
Piove di Sacco. — Gasparini ing. Luigi, Municipio.
Pozzonovo. — Unione Ciclistica « Fulgur ».

PALERMO. — Bacchetti Alberto, Crocco Giuseppe, Lo Rito Pietro, Manetti ing. Nicolò, Mauro Salvatore.

PARMA. — Gherardi D. Primo, Mantovani Mario, Ortalli geom. Ferruccio, Popoli Giuseppe, Sighicelli Ferdinando, Tedoldi Emilio.
Borgo S. Donnino. — Macchiavelli Ottolino.
Fontanellato. — Forzani Paolo.
Noceto. — Municipio.
Salsomaggiore. — Unione Sportiva Salsese.

PAVIA. — Battaglia Vittorio, Del Rosso Giovanni, Longhini Pietro, Truffi Arrigo, Vigo Carlo.
Lungavilla. — Bassi dott. Romildo.
Mede Lomellina. — Ceresa Luigi.
Mortara. — Legnazzi Umberto.
Pieve del Cairo. — Ansandri Ercole.
Stradella. — Comolli Ernesto.
Vigevano. — Bocca Cesare, Silva Enrico.
Voghera. — Craviotto rag. Tomaso, Maragliano Umberto, Mauri Costantino.

PERUGIA. — Fea avv. Lorenzo, Ottaciani Giov. Battista.
Lama. — Moretti Luigi.
Rieti. — Veloce Club Reatino.
Spoleto. — Francolini geom. D'Azeglio, Mazzoneschi Alfredo.

PESARO. — Balestra prof. Galileo, Gentili Enzo, Sensini rag. Giuseppe.
Mercatino Talamello. — Mattei Matteo.

PIACENZA. — Bizzi Mario, Ferrari Terenzio, Galli dott. Carlo, Gioia Giulio, Porri Vincenzo, Quaroni Francesco, Riva Angelo, Signorini ing. Angelo, Toscani Teodoro.
Bardi. — Bertozzi Flavio Eudoro, Bertucci Rinaldo, Bruni Antonio, Ferrari dott. Italo, Gorra Agostino.
Castelsangiovanni. — Damonte Giuseppe, FELLEGARA CONCETTA, Ferrari Giuseppe, Società Veloce Club.
Fiorenzuola d'Arda. — Gonzaga Ferdinando, Verderi Giuseppe.
Nibbiano. — Buscarini Emilio.
Ponte dell'olio. — Pedrazzi Giovanni.
S. Nazzaro d'Ongina. — Toscani dott. Giovanni.
Trevozzo di Nibbiano. — Fiori dott. Quintino.
Villanova d'Arda. — Campioli Landino.

PISA. — Bonacini Guglielmo, Cesaris Demel prof. dott. Antonio, Mungioli Vittorio, Radicati di Marmorito conte col. Roberto.
Castellina Marittima. — Club Ciclistico « L'Alba ».
Fauglia. — Di Paco Palmiro.
Saline di Volterra. — Messa Ulderigo.
S. Giovanni alla Vena. — Acconci Dante, Anguillesi Amerigo, Gherardi Gherardo, Vaiani Luigi.
Vicopisano. — Calugi Renato, Cei Agostino, Del Prete Nello, Fantacci Nello, Orsini Giuseppe, Presenti dott. Guglielmo.

PORTO MAURIZIO. — *Bordighera.* — Bortolla Battista.
San Remo. — Biggio Luigi.
Vallecrosia. — Albini Settimo.
Ventimiglia. — Biancheri avv. Francesco Caputi Emanuele.

POTENZA. — Dell'Amore geom. Giuseppe.
Bernalda. — Guarini dott. prof. Marcello.
Cancellara. — Traune Francesco.
Genzano. — Mennuni Federigo.
Melfi. — Cioffi dott. Francesco, Lancieri cav. avv. Antonino.
Roccanova. — Zito ing. Emilio.

Valsinni. — Jelpo Fedele.
RAVENNA. — Bellenghi Romolo, Burnazzi dott. Tito, Melandri Ermenegildo, Pulga Aldo, Ravaldini Livio.
Lugo. — Pratella F. Balilla.
Russi. — Traversari Nino.
REGGIO CALABRIA. — Capasso ten. Alfonso, De Virgiliis nob. ten. Alfredo, Filardo sottot. Francesco, Muscari ten. Attilio.
Cimina. — Chianese Domenico.
Palmi. — Manasse ten. Amedeo, Mazza sottot. Alfredo.
REGGIO EMILIA. — Colagè ten. Vincenzo, Cuti sottot. Filippo, Franceschi Paolo, Garbi ten. Bruno, Gugliotta ten. Michele, Pinotti Armando, Rosini cap. Ferruccio.
ROMA. — Ameglio Giacomo, Barbetta Roberto, BESSO AMALIA, Boldi comm. Giulio, Circolo Ufficiali 2. Bersaglieri, De Angelis Paolo, De Flamini cav. prof. Giuseppe, Fornari ing. Giulio, Galantini Enrico, Grazioli Pio, Mancioli cav. dott. Gino, Marcelli Alfredo, Massara Alessandro, Medolaghi Paolo, Merlino, avv. Libero, Pasetti Angelo, Passarge Georges, Pastor comm. Ludovico, Scrivante Luigi, Senepa Federico, Sinaglia Sebastiano, Turitto Vincenzo, Verdesi Umberto.
Acquapendente. — Baccello Alessandro.
Velletri. — Lustrissimi Elvino, Manzi Renato.
Vetralla. — Patrizi Alfredo, Sciaccaluga Augusto.
Vignanello. — Dramis prof. Francesco.
Viterbo. — Fiorucci Giuseppe, Marchi col. Francesco.
ROVIGO. — Zanuzzi Piero.
Adria. — Fidora ing. Giuseppe.
Badia Polesine. — Ferracini avv. Vittorio.
Ceneselli. — Civieri Alberto, Zannoni Paolo.
Guarda Veneta. — Pavani Albionte.
Massa Superiore. — Municipio.
Loreo. — Gerardi geom. Giovanni, Silva dott. Guido.
SASSARI. — *Berchidda.* — Giorda Lorenzo.
Ozieri. — Aniballi cap. Enrico, Hinek prof. Giovanni, Zapparedd Salis Ignazio.
Pattada. — Manca Giuseppe.
Porto Torres. — Dadea Battista Fuch Emilio.
Stintino. — Brandino dott. Giuseppe.
SIENA. — Dalmasso dott. prof. Lorenzo.
SIRACUSA. — *Avola.* — Acossato Ernesto, Bosazza Amedeo.
Lentini. — Magnano Barbara di S. Lio cav. Gaetano.
Modica. — Mazza avv. Antonio, Moncada Carlo.
Ragusa. — Schifitto Giovanni.
Scicli. — Burgaletta dott. Michele, Favacchio Salvatore, Gazzone avv. Ettore, Maltese dott. Giuseppe, Penna di Portosalvo bar. Guglielmo, Sgarlata Caruso Emanuele, Vaccaro dott. Gaetano. Zerafa-Pace Gioacchino.
Vittoria. — Santonocito Ernesto.
SONDRIO. — Carini prof. Azio.
Bormio. — Chiodo bar. ten. Domenico.
Chiavenna. — Caligari Giacinto.
Madonna di Tirano. — Colombo Luigi.
TERAMO. — *Atri.* — Sorricchio Guido.
Penne. — Anceschi avv. Augusto, Baffioni Sesto.

TORINO. — Araldi Lorenzo, Armando Luigi, Baraldi rag. Augusto, Barberis Giuseppe, Basso rag. Agostino, Beretta Ferdinando, Bianco-Crista avv. Cosimo, Boero prof. Alessandro, Bona Beniamino, Bonifetto Giovanni, Bonini Gerolamo, Borello G. Oscar, Borgialli Luigi, Borione Lorenzo, Boselli Bonini Livio, Bozzola Annibale, Buffa di Perrero cap. Carlo, Calleri rag. Felice, Camagni Francesco, Casazza dott. Eugenio Mario, Cernuschi Angelo, Coggiola Giovanni, Conteri Luigi, Cravera prof. Giacinto, Defilippi Giovanni, Donati avv. Adolfo, Ellena Angelo, Felice Andrea Camillo, Fenoglio Giuseppe, Ferraris prof. ing. Lorenzo, Ferro Ilario, Fino rag. Paolo, Foa Giacomo, Francesia Edgardo, Francesia Giovanni, Fussotto Serafino, Gabanna Angelo, Galleani d'Agliano Pio, Gamba Luigi, Gautero Giuseppe, Ghiglieno dott. Mario, Giretti Marco, Goria Maurizio, Goria Vittorio, Greppi Giovanni, Hofmann Guido, Layolo avv. Paolo, Locumann Elpidio, Lupo Giuseppe, Mannozzi Lorenzo, Marucco Marcello, Massa Saluzzo avv. Cesare, Merletti Emilio, Miglino Mario, Morello Antonio, Morino Giovanni L., Muretti Carlo, Musso Giuseppe, Musso Sciamyl, Negro Vittorio, Nieddu Tomaso, Ottino rag. Enrico, Pagliano cap. Camillo, Panza Luigi, Pennacino Cesare, Perodi Carlo, Perugini Evaristo, Pianca Cesare, Quaglia Luigi Vincenzo, Quaranta Edgardo, Quirico Giuseppe, Roggeri Emilio, Romero Giovanni, Rossi dott. Giovanni, Rubiola Giuseppe, Sala Pietro, Salza Pietro, Schreiber Armando, Sermattei Mario, Talvara ing. Alexis, Tesio Severino, Turlo Enrico, Valcauda Francesco, Versace sottot. Pasquale, Viassone Gaetano, Vita Faustino, Vittorio Franco, Volpato Andrea.

Barbania. — Vela dott. Armando.

Bardonecchia. — Batori ing. Mario.

Borgone. — Club Ricreativo Ciclistico « Anfora ».

Bussoleno. — Petitti di Roreto ing. Luigi.

Cambiano. — Ferrero Antonio.

Ciriè. — Andagnotto Giacomo, Bozzola Ercole, Donalisio Giacinto, Drappero Giovanni, Giorgetti Bartolomeo, Mecca Efisio, Valle Domingo, Wormstein Guglielmo.

Perrero. — Barucco Cesare.

Pont S.t Martin. — Club Sportivo « Lys ».

Venaria Reale. — Roggeri Valerio.

Verrès. — Calcagno Achille.

TRAPANI. — Colucci Vittorio, Di Marco sottot. Giuseppe, Pinto ten. Giuseppe.

Favignana. — Ciraci sottot. Salvatore Giuseppe.

TREVISO. — Dolce Giuseppe, Dostenich Giovanni, Francescato rag. Augusto, Vian Augusto.

Conegliano. — Toraldo ten. Orazio marchese di Francia.

Tarzo. — Mondini Alfredo.

UDINE. — Birri Francesco, Blasoni Armando, Caiselli conte Carlo, Galanti Efisio, Pignat Valentino.

Casarsa. — Ciol Antonio.

Ciconicco di Fagagna. — Masizzo Giovanni.

Cividale. — Moro ing. Vittorio.

Comeglians. — Del Senno dott. Gianmaria, Watschinger Vito.
Cormor. — Lorenzi Carlo.
Fagagna. — Prandini Silvestro, Valle Tito.
Magnano Riviera. — Muzzolini Enrico.
Ovaro. — Gressani Luigi.
Pordenone. — Pauly Vittorio.
Prata. — De Carli Giuseppe.
Sacile. — Filippi Federico.
S. Giorgio Nogaro. — Ippoliti Egidio.
Spilimberg. — Zanettini Antonio.
VENEZIA. — Bersom Emilio, Cargasacchi Daniele, Castelbolognesi ing. Federico, Finzi ing. Faust, Franceschinis avv. Guido, Juris dott. Giuseppe, Orsoni prof. dott. Eugenio, Rava Gino, Tomaselli Francesco, Tota Antonio D., Venturini ten. Rodolfo.
Chioggia. — Zennaro dott. Egidio.
Dolo. — Casarotto dott. Ersilio.
Malcontenta. — Maronato Eugenio.
Mira. — Farese Antonio.
VERONA. — Leopardi Gilmo, Luzzatto cap. Davide.
Bosco Chiesanuova. — Beccherle Giulio, Beccherle Luciano, Sauro Ugo.
Correzzo. — Sandrini Isidoro.
Montorio. — Confalonieri Bruno, Del Santo Ferruccio.
Peri. — Lucatuorto Paolo.
Rivoli Veronese. — Sagramoso conte Giovanni.
Sambonifacio. — Cazzola Bruno.
Villabartolomea. — Mattarucco Giuseppe.
VICENZA. — Società Ciclistica « Ranella ».
Gallio. — Finco Marco Antonio.
Montecchio Precalcino. — Pozolo dott. Luigi.
Schio. — Cazzola Pietro (junior).
Valstagna. — Piva Giuseppe.
COLONIA ERITREA. — *Asmara.* — Amurgis Dionisio, Cavalli cav. Giuseppe.
Massaua. — Ubertazzi Uberto.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Coluzzi ing. Romano, Farfoglia Egidio (junior), Ferluga Enrico, Gabrielli Pier Felice, Sferco ing. Raimondo.
Gorizia. — Braunizer Luigi, Colledani Arturo, Grignaschi Aldo, Muravetz Marcello, Pich Giuseppe, Pich Rafaello, Zannola Isidoro.
Grado. — Fidao Romano, Fumolo Alberto, Grigolon Bartolomeo, Marocco Romano.
Ronchi. — Messenio Carlo.
TRENTINO. — *Riva sul Garda.* — Cominotti Epifanio.
Rovereto. — Caldini Orfeo, Patuzzi Francesco, San Nicolò Decio.
Strigno. — Rella Ugo.
PROVINCIE DIVERSE. — *Bosnisch Gradiska.* — Pilla Francesco.
Fiume. — Gerzina Agostino, Pasquali Pietro.
Innsbruck. — Mittempergher ing. Giulio.
Scardona. — Vonveiller Silvio.
Zagabria. — Klauzer Raimondo.
Zara. — Marin don Francesco, Stancovich prof. Giovanni.

Belgio.

Bruxelles. — De Somzee ing. Gaetano, Froment Julien.

Francia.

Beausoleil. — Rosso Giov. Battista.

Grenoble. — Société des Alpinistes Dauphinois.
Lione. — Pastorini Giuseppe.
Nice. — Petit dott. Paul.
Parigi. — Archdeacon Ernest, Bourdeley Alfred, Picken Robert.
Villefranche sur Saone. — Vermorel Lucien.

Germania.

Bonn a. Rein. — Krempp Albert.
Hambourg. — Sanders Ludwig.
Hannover. — Püschel Ludwig.
Rombach. — Valli Achille.
Rosslingen. — Pasini Giovanni.
Schwabenheim. — Carmagnani Elio.

Portogallo.

Lisbonne. — Dominguez Amador A.

Russia.

Tètief. — DROUTZKOY SOKOLINSKY princesse OLGA.

Svizzera.

CANTON DI BASILEA. — *Basilea.* — Preiswerk Alfredo.
CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Bonvicini Gaetano, Bottecchia Oscar, Lensvelt Cornelis J., Maspoli Giovanni.
CANTON TICINO. — *Bellinzona.* — Banfi Giuseppe, Camponovo Pietro.
Biasca. — Corti Enrico.
Lugano. — Capelloni Riccardo, Veladini Silvio.
Maroggia. — Ballabio Pietro.
Mendrisio. — Tonella Giuseppe.
Novazzano. — Annoni Ettore.

Turchia.

Costantinopoli. — Zettiry cav. Carlo Alberto.

AFRICA.

Cairo. — Heller Léon.
Tripoli di Barberia. — Parsi conte Fausto.
Tunisi. — Patti Leonardo.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Asti California. — Patroni Griffi rag. Nicola, Scimè Calogero.
Chicago. — Jones David B.
Kentfield. — De Luca G.
La Fayette. — Freeberg H. W.
Los Angeles. — Perelli Minetti Giuseppe.

New York. — Sloane M. D.
Salt Lake City. — Bamberger ing. C. G.
S. Francisco Calif. — Arvedi Italo, Francesco cap. Bernardo, Rossi Benedetto F.
Shields. — Lloyd F. N.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Ausonia. — Morello Battista.
Buenos Ayres. — Cernogorcevich N. S., Del Fante Davide, Devincenti Bernardino, Etchegaray Francesco, Galliera Edgardo, Minola Tommaso, Monzoni ing. Aquiles G., Nahm Leo, Passetti Umberto.
Casilda. — Moore Guillermo R.
Dalmacio Velez. — Broggi Angel L., Gamberale Miguel.
La Laguna R. A. — Ansaldo Vincenzo.
Lehmann. — Camporini Héctor.
Rosario. — Marcone Amadeo G.
Villa Maria. — Baccari Vittorio, Bertarelli Antenore, Bonino Luigi, Deliccia Victorio, Furio Juan, Gaveglio Francesco, Ghelardi Ernesto, Helguera José, Marangoni Cornelio, Meyer Feliciano. Pavone Alfonso, Plà Gabriel, Raineri Federico, Risso Francesco, Schena Guglielmo, Soldavini Francesco, Spaini Carlos.
Zenon Pereyra. — Gagliardi Cesare.

Chile.

Santiago. — Corti Pietro, Diottalevi Ettore, Dolci Alfredo, Gatti Luigi, Gessaroli Alfredo, Granello Bernardo, Saporiti Achille, Vergnasco Cesare, Vitale S. Camillo.
Talcahuano. — Benvenuto Giovanni.
Temuco. — Picasso Costantino.
Valparaiso. — Avetta Arturo, Goio Mario R.

Columbia.

Panamà. — Lupi Timoleone.

Equatore.

Guayaquil. — Alzari Angelo, Moglia Giulio, Oneto Davide.

Uruguay.

Montevideo. — Blas Grazide, Brusoni Antonio.

ASIA.

Turchia Asiatica.

Smyrne. — Neumann Emanuele.

Posizione dei Soci al 15 Maggio 1909

Soci annuali al 15 aprile 1909 . . .	N.	69 191
Dimissionari, irreperibili, morosi, ecc. .	»	94
	N.	69 097
Soci nuovi inscritti al 15 maggio 1909 .	»	1 096
Totale Soci annuali	N.	70 193
Soci vitalizi al 31 dicembre 1908 . . .	N.	2 329
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 maggio 1909	»	408
	N.	2 737
Totale Soci	N.	72 930

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi — Capriolo & Massimino - Milano.

GRATIS AI SOCI

ANNO XV 90.000 Copie N.7. LUGLIO-1909

RIVISTA MENSILE DEL

TOURING

TOURING CLUB ITALIANO—Via Monte Napoleone 14—MILANO

Anno XV - N. 7. Luglio 1909.

Come si mette in valore una montagna.

Mettere in valore una montagna trasformandone le pendici deserte in parchi e giardini popolati di alberghi e di ville, è un'arte della finanza, che può riuscire simpatica anche se gli speculatori che vi si dedicano impiegano, o sperano di impiegare, i loro capitali all'ideale cento per uno. E ciò quando anzichè all' accaparramento di aree che si sottraggano al libero ed onesto giuoco della domanda e dell' offerta, anzichè alla deviazione quasi violenta del naturale sviluppo di una plaga a favore di un'altra, quest' arte rispetta tutti i diritti, le abitudini e le tradizioni di un luogo e sceglie con accortezza un sito privo di valore commerciale proprio, ma dotato di certe qualità, ed aggiungendo a queste le altre che gli mancano, gli conferisce un pregio, un plusvalore notevole che prima non aveva.

In fondo nessuna differenza fra quest' arte e quella tutta di creazione e di ardimento del minatore che strappa le ricchezze dalle viscere della terra.

E poichè le imprese di questo genere sono troppo rare in Italia, mi compiaccio oggi di segnalarne una, che è ancora soltanto all'inizio, ma promette di riuscire brillante se ad essa non mancheranno per via — e tutto fa credere che non le mancheranno di certo — quelle forze giovanilmente baldanzose che l'hanno fatta nascere.

1 Strano aspetto della Funicolare in costruzione sul monte delle Tre Croci.

Ai lettori della *Rivista* voglio dunque presentare un quadro che per adesso è appena abbozzato: la messa in valore del Monte delle Tre Croci, sopra Varese. I finanzieri che hanno avviata questa impresa complessa e importante sembrano dotati di mani abbastanza vigorose e di menti equilibrate. L'auspicio della riuscita riesce perciò facile e naturale.

Vediamo dunque l'interessante prospettiva.

***

Milano è in postura ben poco fortunata rispetto al villeggiare. Nè la collina amenissima di Torino, nè quella aspra, ma tutta ricca di vedute impareggiabili di Genova, nè i colli mirabili che circondano Firenze, nè le classiche bellezze di Posillipo, nè i dintorni incantevoli di Palermo, e neppure un modesto S. Michele in Bosco come a Bologna, hanno alcun riscontro intorno a Milano, piatta come una rana in mezzo alle sue grasse risaie ed alle sue campagne livellate con disperante perfezione dalle forze geologiche: bisogna fare 40 o 50 chilometri di ferrovia per trovare, a Bergamo, a Lecco, a Como, a Varese, il piacere e la frescura della montagna.

Fra i centri di villeggiatura che ho nominato, Varese (*Vedi il disegno* 2) in questi ultimi anni ha preso il maggiore sviluppo. Senza la pretesa di essere una grande città, pur avendo di città parecchi comodi ed un'amministrazione solerte che da molti anni ha seguìto con costanza una politica amministrativa d'espansione e di buon viso al villeggiante, Varese, anche pel frazionamento della circostante proprietà rurale, che ha permesso a molti di acquistare a buoni patti piccoli appezzamenti di terreno adatti per villini, si è andata creando un ambiente eccezionalmente proprio alla villeggiatura.

Diversamente da quanto accade in troppi altri luoghi d'Italia, a Varese si è saputo trarre profitto dalle bellezze della natura e dalla fonte di movimento che offre la vicinanza di una grande città.

Varese è allacciata con Milano dalle Ferrovie di Stato (60 chilometri) con 30 coppie di treni in buona parte elettrici, di cui i più rapidi fanno il percorso in 54 minuti e da 8 altre coppie della Società Nord-Milano di cui i più svelti convogli impiegano, poco accortamente, più di un'ora e un quarto a trascinare sui 51 chilometri della linea un venerabile materiale quasi preistorico (1).

Altre linee la congiungono con Porto Ceresio (chilometri 15) sul lago di Lugano, con Laveno (chilometri 22) sul lago Maggiore e con Como (chilometri 29) sul Lario.

La vivace piccola città — essa conta circa 9000 abitanti accentrati e 20000 in tutto il territorio comunale — è pure la sede della Società Varesina per Imprese Elettriche (5 100 000 di capitale) il cui sviluppo è strettamente collegato con quello della zona circostante. A questa Società si devono la ferrovia elettrica Varese-Luino (27 chilometri) attraverso la pittoresca Valganna e la Valtravaglia, le tramvie elettriche per Masnago e Bizzozzero e le costruende linee per Azzate e per Bobbiate. Ma la sua linea più ardita è quella che in soli cinque chilometri di percorso s'inerpica, con un dislivello di circa 217 metri dalla città alla Prima Cappella del Sacro Monte, linea che da due mesi fu prolungata ad un' ultima stazione un po' più alta ancora, da cui si dipartono due ripide funicolari: una in costruzione pel Monte Tre Croci, e l'altra già da alcune settimane aperta all'esercizio. Questa seconda con la sua breve fune di 350 metri supera un salto di ben 281 metri, toccando una pendenza perfino del 57 % e si arresta appena sotto la vetta del Sacro Monte.

Questa rete di comunicazioni rapide e poco costose favorì con molta efficacia lo sviluppo prodigioso della villeggiatura nel territorio varesino, alla quale poi contribuisce anche l'aver

2 Panorama di Varese; **a** è il Sacro Monte; **b** il Monte delle Tre Croci, che si mette adesso in valore.

(1) In questa Società belga si è da qualche tempo iniettata una buona dose di sangue — voglio dire capitale — italiano. E' da prevedere che questo valga a far mutare la braminica resistenza al progresso, caratteristica sua e di altre sue consorelle pure belghe che esercitano in Italia ferrovie e tram con criteri congolesi. Il giorno si avvicina per tutte queste imprese che non sentono i tempi, del « dimettersi o sottomettersi » o, per parlare più sportivamente del « correre o pagare ». Ed anche recentemente si è avuto proprio per una rete che fa capo a Milano un esempio clamoroso di resa a discrezione per incapacità congenita di progredire, che dovrebbe servire di ammaestramento.

sottomano dappertutto disponibile l'elettricità in tutte le sue applicazioni.

Varese posta sopra un terreno fortemente ondulato spinge fuori come dei tentacoli le sue « Castellanze » cioè i sobborghi, diventati a loro volta nuclei di modernissime espansioni: Bosto, Biumo, i Miogni. I Miogni sopratutto si sono trasformati in un immenso quartiere di villette sparse in piccoli giardini ritagliati nei castagneti: generalmente villette modeste della borghesia, piccole proprietà di 40, 30 mila lire, cui molte famiglie, anche di mezzi non larghissimi, possono aspirare (*vedi i disegni* 4, 5, 6, 7, 8, 9).

Le rapide comunicazioni permettono nella buona stagione a molti professionisti, commercianti e industriali di pranzare e dormire in villa, per scendere il mattino a Milano: i treni del sabato sera poi — i così detti treni dei mariti — sono tanto affollati che vi si trova posto solo a disagio. Ma l'affiatamento fra tante centinaia di persone pigiate che vanno a prendere il fresco (!) in villa è così grande che quell'oretta di ferrovia — tanto può l'illusione! — pare anch'essa un divertimento.

Dietro la cittadina si apre l'amena Valganna, meta domenicale di centinaia e centinaia di ciclisti che vanno ad asolarvi alla grande fabbrica di birra Poretti, o ai ristoranti della Grotta, alla Fontana degli Ammalati o a giuocarvi al *golf* (*vedi disegno* 11) e al *tennis*, e, nell'inverno di pattinatori e di skiatori che salgono ai due laghetti di Ghirla e di Ganna. Tra la Valganna e la città c'è il famoso Sacro Monte (metri 881) cui adduce oltre la funicolare una buona strada tortuosa, che tocca dodici grandi cappelle monumentali: altrettanti punti di vista di più in più belli sulle Prealpi, le Alpi e la pianura.

Accanto a questo ambiente già così bene sfruttato, si leva un monte detto delle Tre Croci — sebbene la croce in vetta sia una sola ma per converso, mastodontica. E' alto 1083 metri, (Varese è a circa 280 m.), senza una sola casa, tranne, in cima, un piccolo albergo-ristorante, senza una sola strada tranne sentieri da capre, senza acqua, tranne che alla base dove presso la stazione della funicolare di cui ho già fatto cenno.

Questa montagna solitaria, coperta di prati, di cedui e di selvette di faggio, posta fuori dell'orbita, fino ad ora, di ogni influenza varesina, ha però due qualità preziose: la sua vicinanza a Varese e a Milano e il suo panorama meraviglioso. Ciò è bastato perchè degli intelligenti capitalisti ne tentassero una messa in valore, che sarà una vera ardita conquista dell'ingegnosità umana sulla natura.

3 La prima Cappella, col famigerato « tram a buoi » veicolo anacronistico che morrà ucciso dalla Funicolare.

***

La Società dei Grandi Alberghi Varesini, in stretti rapporti con quella di Imprese Elettriche, ha avviata l'attuazione di un piano regolatore complesso di cui ecco le linee generali.

Il Monte delle Tre Croci (m. 1083) il quale fronteggia il Sacro Monte ed è ad esso riunito da una cresta ondulata, come è riunito da un'altra cresta al più alto Campo dei Fiori (m. 1226) venne in porzione ragguardevole (circa un milione di metri quadrati) acquistato, allo scopo di trasformarlo in parte in parco di un grande albergo, che dovrà costruirsi presso la vetta, e nella rimanenza per ripartirlo in appezzamenti di circa quattro a dodici mila metri quadrati ciascuno destinati a villini.

Per rendere attuabile questo piano grandioso sono indispensabili alcuni elementi, e cioè in

primo luogo delle comunicazioni, poi dell'acqua che in tutta la parte alta manca completamente, poi ancora dell'elettricità per la luce, e la forza, ed infine anche dei mezzi per costruire economicamente le abitazioni e trasformare il terreno in giardini.

Un entusiasta, certo Ciotti, già da molti anni aveva costruito presso la cima al Monte delle Tre Croci, un piccolo albergo indovinando l'avvenire; ma soltanto mezzi poderosi potevano permettere una trasformazione, quale quella che ora si sta facendo.

Quanto alle comunicazioni è ora già compiuta la linea tramviaria fino alla stazione delle due funicolari e di queste è già finita quella che sale al Sacro Monte (*vedi il disegno* 16). Sull'altra, attraverso il nuovo versante che si tratta di sfruttare, fervono i lavori (*vedi disegno* 1). In vari luoghi grandi cartelli bianchi emergono sulle cime dei pali dai cespugli, e mettono in guardia contro i pericoli dello scoppio delle mine, che di tratto in tratto rombano nel vallone. Si sta ora sprofondando nel calcare una lunga trincea togliendo una gobba del monte per adagiarvi in pendenza press'a poco uniforme il binario della funicolare, che dalla stazioncina stessa da cui si diparte quella del Sacro Monte dovrà condurre in cima alle Tre Croci.

Da Milano vi si giungerà in due ore. Dall'afa pesante e rovente — primato che nessuno invidia — della capitale lombarda alle fresche brezze serotine delle Prealpi in così breve tempo! Questa linea funzionerà nella primavera prossima.

Ma non tutti viaggiano in ferrovia. Ci sono degli automobilisti, dei ciclisti, dei carrozzisti (chi osa proibirmi questa parola?) e infine dei podisti. Anche a tutti questi si sta provvedendo.

Perciò da un punto della carrozzabile che da Varese sale alla Prima Cappella, si staccherà una grande strada che si è voluta chiamare « la strada automobilistica » che tagliando e ritagliando con ampie svolte il fianco della montagna da sfruttare e mandando anche a destra e a sinistra dei tentacoli dove occorrono, per lo slottamento (a cose nuove nomi nuovi) ne metterà tutti i terreni in comunicazione con un'arteria, di pendenza ragionevole poichè la livelletta massima è del 7 ½ per cento. I due terzi superiori di questa strada larga cinque buoni metri sono già costruiti e si stanno ora consolidando, mentre a mezza costa sotto la Madonna del Monte le biffe rosse e bianche piantate dagli ingegneri fanno capolino nel verde dei cedui lungo il resto del tracciato cui si sta per dar mano. Per qualche parte della strada, che offriva maggiore difficoltà automobilistica, si volle anche cortesemente sentire il parere del nostro Touring. La porzione già costrutta della strada automobilistica si scorge bene sulla sinistra del disegno 16 salire verso la gran croce della vetta.

Un problema non facile da risolvere fu il dotare la montagna di acqua buona e sufficiente. Le uniche sorgenti adatte, quelle del Vellone, che si trovano in prossimità della stazione inferiore delle funicolari, furono captate entro appositi manufatti (*vedi il disegno* 17) e condotte ad un edificio dove delle potenti pompe elettriche le aspirano e le comprimono nella conduttura di due acquedotti. L'uno (già in servizio) va verso destra al Sacro Monte (metri 880), l'altro sale di fronte, alle Tre Croci e al Campo dei Fiori, ove serbatoi opportunamente seppelliti e già in parte ultimati, (*vedi disegno* 18) lasceranno poi discendere su tutta la china a ville ed alberghi acqua purissima e

Le Ville Varesine. — Tipi diversi.

4 Villa Assmann (Arch. Crespi di Busto Arsizio).

5 Un Villino modesto ma grazioso nel quartiere dei Miogni

6 « Il Conventino » alla prima cappella, ora trasformato in abitazione estiva.

Le Ville Varesine — Tipi diversi.

7 La villetta Castiglioni, ai Miogni (Arch. Castiglioni)

Villa Pogliaghi, al Sacro Monte
(Arch. scultore Ludovico Pogliaghi).

Gli ardimenti dello « stile nuovo » Villa Trolli
(Arch. Cremona).

fresca. Non sarà certo la pressione che farà difetto: tra le pompe e il serbatoio superiore vi è una prevalenza di circa 600 metri!

Due altre difficoltà da vincere: quella del materiale da costruzione e quella della sabbia per la malta. Per la prima si sono aperte varie cave che daranno all'infinito un calcare ben squadrato, ottimo per qualsiasi fabbrica. Per la sabbia si è fatto qualche cosa che sa un po' d'americano. In alto in alto, nascosta dentro un bosco c'è una gran baracca di legno cui arriva una linea elettrica. Sotto la lamiera zincata, disposto a gradinate sta un macchinario poco comune. Un rompi-pietre afferra colle sue mascelle potenti i massi pietrosi che vi si gittano da sopra e digrignando li tritura col fragore di un mostro che maciulli le ossa di qualche gran preda. Poi il pietrisco neonato, di cui le secche angolosità sono classificate da un vaglio di cernita, cade sui cilindri gemelli di un'altra macchina che lo polverizza senza misericordia e lo emette disotto in un getto continuo di sabbia.

Tutto questo insieme non è forse coraggioso e simpatico?

***

L'avvenire di questa impresa è nelle mani di pochi guidatori, può quindi per opera loro essere prospero o volgere meno lieto: esso è legato al mantenimento del concetto, che ora prevale, di abbondare nella creazione di quei pubblici servizi che sono indispensabili ad un forte nucleo di nuove abitazioni in luoghi tanto agresti e di mettere questi servizi a disposizione degli interessati con eque, anzi, meglio, con basse tariffe.

L'arte di vincere la tentazione dello sfruttamento minuto non è da tutti: la grande politica è soltanto dei buoni diplomatici, più rari di quanto appaia. Non vediamo noi ogni altro giorno gli alberghi di molte nostre vallate alpine che credono di cominciare bene ed ingraziarsi il viaggiatore assassinandolo nei prezzi delle carrozze che dalla ferrovia conducono ai loro lontani alberghi, mentre così si tagliano scioccamente le gambe da sè, allontanando una clientela che sarebbe assai più accorto richiamare con tariffe di favore? Questa non sarebbe abilità per la messa in valore di un luogo nuovo.

Comunicazioni, strade, pulizia e manutenzione stradale, acqua, luce, energia, dovranno essere sapientemente contenute in equi prezzi.

Bisogna sgombrare, dove occorre, il terreno dai cedui che lo coprono, per vedere quante piante d'alto fusto vi si trovano, tracciare comodi sentieri, ed avere addirittura il coraggio di iniziare abbondanti piantagioni d'alberi d'ornamento, specie di conifere delle varietà preferite nelle ville e adatte al terreno e all'altitudine, perchè quando fra qualche anno le aree meglio collocate saranno state prese, le altre offriranno il vantaggio prezioso del bosco nascente. Poichè se una parte della montagna è ammantata da faggeti già oggi interessanti, questi non sono abbastanza estesi per rispondere al desiderio di amica ombra che nascerà tosto tra gli acquisitori dei terreni. La piantagione immediata dovrebbe essere una cura contemporanea alla lottizzazione.

E già al piano regolatore generale in via di attuazione si propongono aggiunte che certo hanno un serio valore. La più interessante consisterebbe nel perforare un breve *tunnel* (di un centinaio di metri) che dal versante del Vellone passerebbe a quello di Valcuvia sboccandovi sotto le roccie a perpendicolo dette le Sco-

gliere del Belvedere, che impediscono di sorpassare la cresta ad un sentiero e precludono perciò l'accesso all'ameno versante della Valcuvia.

Il traforo consigliato permetterebbe di sviluppare intorno a tutta la cima del Campo dei Fiori una passeggiata in piano più unica che rara per bellezza di vedute su monti, laghi, paesi e col vantaggio di essere parzialmente in ombra a qualunque ora del giorno poichè girerebbe i quattro punti cardinali.

Quest' opera di complemento potrebbe essere certo fatta anche più tardi, ma il lanciare fin dal principio l'impresa con tutte le sue principali attrattive eviterebbe di rinnovare l'errore di Brunate, che per non aver osato prima, non osò poi di stendere più una rete di servizi sufficiente a provvedere colla necessaria larghezza per la messa in valore del suo magnifico altipiano. E così la villeggiatura vi si sviluppa adagio, senza slancio e priva di grandi linee.

Per verità in quell'altipiano, suddiviso tra numerosi proprietari, era difficile raccogliere e consorziarne i disparati interessi, e ciò che si fece fu dovuto per la massima parte alle coraggiose iniziative private di persone che vi si dedicarono quasi tutte per puro civismo. Ad esse non si potevano chiedere di certo grandi sacrifici di denaro.

Per questo rapporto la messa in valore del Monte delle Tre Croci è assai meglio impostata, poichè le aree monopolizzate da un'unica Società potranno compensare questa, oltre che colla soddisfazione morale, con dei vantaggi materiali che giustifichino anticipi di capitali che sono veramente formidabili, ma non appaiono oggi affatto sproporzionati.

Quanto al grande albergo della vetta l'averne affidato il progetto al chiarissimo architetto Sommaruga, del quale sono ben note le opere varie e piene di originalità, indica una grande larghezza di concetti. Il bozzetto prospettico che presentiamo (*vedi disegno* 12) prelude ad una costruzione imponente, adattata nella sua forma artisticamente bizzarra ed espressiva alla conformazione del luogo ove deve sorgere, di cui sfrutta le diverse fronti verso i sesti dell'orizzonte più belli per il panorama e di cui collega in modo felice gli accessi. Contiguo all'albergo è un vasto bosco pianeggiante di faggi che sarà facile trasformare in un parco ombroso. E' all'estremità di questo che dovrebbesi perforare la galleria di cui ho fatto cenno più sopra.

10 Pittoresca chiesetta con antico campanile pendente (Velate).

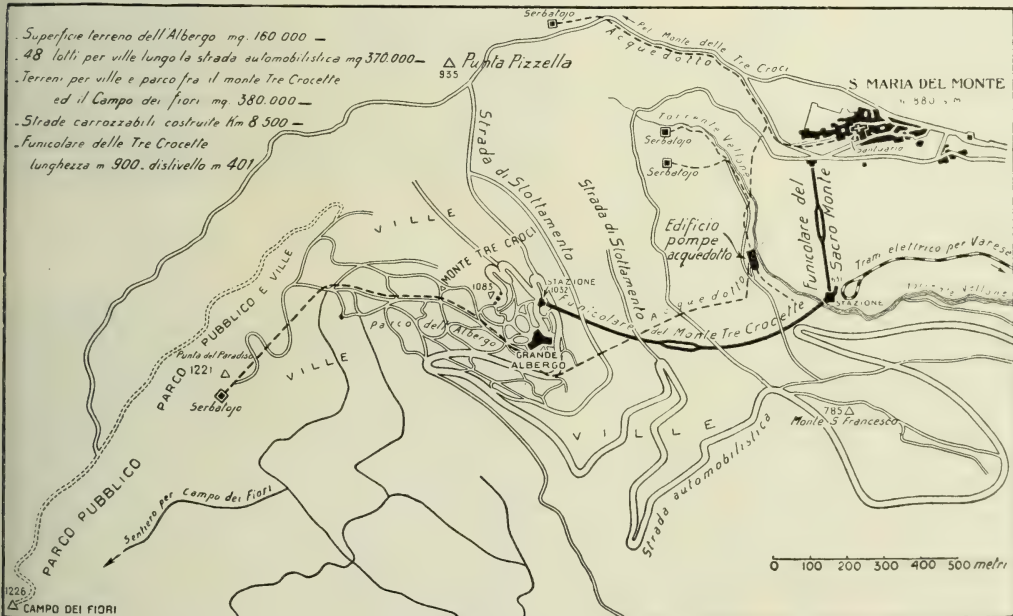
11 Un campo di « golf », in Valganna.

* * *

Nulla val meglio per apprezzare un bel panorama in luce giusta, del prepararvisi con un poco di soggiorno in un sotterraneo. Non è una stranezza: lo proviamo ogni giorno affacciandoci ad una balconata, uscendo da una galleria, arrivando dalle spire di una scala chiusa sulla piattaforma di una torre. Il mutare improvviso d'aspetti fu sempre una delle chiavi del successo scenografico. E siccome alla cima del M. delle Tre Croci non manca neppure l'attrattiva di una grotta, così da buon conoscitore mi sprofondai per due ore (tanto durano l'andata e il ritorno), dentro il baratro e riuscendone mi distesi presso la gran croce della vetta (1).

(1) Non conosco grotta (e ne ho visitato un certo numero) della quale non si dicano frottole marchiane che però devono sembrare credibili alla gran maggioranza della gente poichè le si sentono sempre ripetere, anzi ingrandire. *A beau mentir qui vient de loin*, dice il motto francese, che è tanto più vero quando l'oscurità giustifica un po' le traveggole.

La grotta, che è presso l'Albergo-ristorante delle Tre Croci, è stata scoperta nel fare una mina per la costruzione del fabbricato verso il 1900 e siccome l'accesso (ora chiuso da un cancello) non ne era facile, venne subito circondata da leggende fantastiche. Essa è presentata al visitatore con un gran car-

12 Il grande albergo che deve sorgere presso la vetta del Monte delle Tre Croci nel posto ov'è ora il ristorante (Progetto dell'arch. Giuseppe Sommaruga, di Milano).

13 Piano regolatore generale dello sfruttamento della montagna fra la Madonna del Monte, la Valle del Vellone, il Monte delle Tre Croci e il Campo dei Fiori.

tello che la dice « accessibile per migliaia di metri ». Anche l'attuale conduttore del ristorante frammette alla premura di cui circonda gli ospiti nel suo raccomandabilissimo esercizio, dei racconti convinti, per quanto inverosimili, di stalattiti grandi e numerose da formare dei colonnati bianchi come lattemiele, trasparenti come alabastro orientale; di esploratori a cui è gelato l'olio nelle lanterne (natural-

Era una giornata incantevole, uno di quei limpidi pomeriggi in cui le nebbie del mattino si rifugiano nel centro della nostra pianura, là dove canali, irrigazioni, risaie, mantengono sempre un velo semi trasparente di vapore, mentre intorno, anche più lontano, tutto si fa terso, lucente. Ogni cosa si dipinge di intonazioni calde, più vive e più fine man mano che il tramonto si avvicina. Delle fiamme passano sui campi feraci nelle messi d'oro, luci d'acciaio brunito guizzano sui ghiacci eterni: ore preziose che imprimono nello spirito indelebili traccie come la contemplazione di quelle rare opere dell'uomo in cui s'è trasfusa l'anima di un artefice di genio.

Che dire del panorama di lassù?

La sua caratteristica è l'ampiezza e la maestà: nulla di più grandioso della corona di monti che si svolge dai lontani dorsi dell'Appennino Modenese fino alle eccelse dentature del Rosa ed è chiusa dietro e dall'altra parte dalle Prealpi Comensi e Bergamasche; nulla di più vasto della conca ondulata del Piemonte, della Lombardia, dell'Emilia che si adagia entro questa cerchia.

Nulla di più maestoso dell' argentea fuga delle più elevate e frigide nostre vette, tra il Rosa e la grande piramide solitaria del Viso.

Nessun indice che meglio esprima il fervore di vita che pervade il pur muto paesaggio degli innumeri paesi e delle città che ne picchiettano dappertutto il verde e il fulvo con grandi o piccole macchie bianche lucenti nel sole o pallide nei vapori, della rete intricata di sottili nastri stradali, di dritti argini ferroviari, delle linee di pali delle infinite condotte elettriche.

Nulla di più brillante a momenti, o di più cupo dei grandi specchi lacuali le cui onde

---

mente la temperatura interna è costante e mite) di ampiezza di sale che se non disgradano le grotte più famose per lo meno le ricordano. Ci sarebbe nell'interno una conchetta di acqua gelida, come un gran catino, sul cui fondo è deposta una pretesa spugna (una concrezione) la quale quando il mio raccontatore credette di afferrarla per tirarla fuori, gli fece sanguinare a fondo tutte le cinque dita tanto sono taglienti i suoi spigoli!

Mi sono preso la curiosità di andare fino al fondo della grotta e mi duole di dover sfrondare molto queste immaginose storie, ma il metro è il metro e non lo posso modificare io.

Circa 160 alti gradini discendono abbastanza agevolmente ad una rotonda non molto grande. Fin qui era stata disposta un'illuminazione ad acetilene che dei turisti mascalzoni distrussero contorcendone i tubi ed asportandone i becchi. Fino a questo punto vengono spesso anche delle signore. Poi la grotta prosegue tortuosa con declivio dolce finchè dopo un angolo prende un andamento quasi rettilineo, sprofondandosi ripida nel vano lasciato dal distacco fra due strati di calcare, e finisce ad un pozzo verticale di circa 14 metri di profondità.

Ho misurata la distanza tra la bocca e questo pozzo ed è presso a poco di 365 metri; assai meno, come si vede, delle pretese «migliaia di metri». Il pozzo è attualmente considerato come l'estremo limite dell'esplorazione possibile e sebbene nessuna difficoltà vi sia per arrivare a questo punto, non molti vi giungono perchè in tre luoghi, per tratte di alcuni metri, il percorso è veramente penoso. Non vi si può neppure andar carponi, ma bisogna avanzare a piatto sul ventre, tirandosi innanzi colle mani mentre ci si spinge colla punta dei piedi, poichè il meato tra le due rocce non è più alto di 40 centimetri. L'impressione in questi tre luoghi è quasi di minaccia. Soltanto il ragionamento persuade che non è probabile che dopo migliaia d'anni che le rocce sono così abbiano proprio adesso a spostarsi. Ma se un terremoto...? Il lieve brivido che corre nella nuca al pensarci fa ritrarre taluni e costituisce per altri la soddisfazione sportiva...

Di stalattiti ben poche e per nulla interessanti.

14 La stazione «Prima Cappella», del tram, fra i castagni in fondo un nuovo «tunnel» da cui si giunge alla stazi cina delle due funicolari.

15 Un'elegante stazioncina del tram (Bettole) presso Vares è in mezzo ad una miriade di villette, a un via vai di ciclis e al polverone delle automobili.

16 Stazione superiore testè inaugurata della Funicolare di Sacro Monte, nello sfondo il monte delle Tre Croci e i zi zag della strada automobilistica in costruzione, col ristoranti

17 Edifici di captazione delle sorgenti potabili del Vellone. In un prossimo edificio sono le pompe che spingono l'acqua ai serbatoi posti perfino 1600 metri più in alto.

8 Uno dei serbatoi dell'Acquedotto (altit. 900 metri). L'acqua delle sorgenti vi è spinta da pompe potenti e poi discende ai terreni lottizzati.

9 La vetta del Monte delle Tre Croci com'è ora. Il ristorante che si vede a destra un po' in basso dovrà far posto al futuro grande Albergo.

impercettibili riflettono od assorbono volta a volta gli splendori del sole. Pianura verde e ville bianche: quasi una prateria cosparsa di margherite. Socchiudendo gli occhi nella luce abbagliante, gli speroni delle catene secondarie dei monti lontani adagiati l'uno davanti all'altro come quinte di teatro, paiono protendersi in un mare translucido in cui gli abitati somigliano immobili velette pescherecce.

Lo sguardo erra estasiato ed ozia dall'uno all'altro luogo, nominandoli e sbagliando battesimi assai spesso, perchè non è punto facile il riconoscere sicuramente gli abitati nel piano: soltanto una Carta (quella del Touring di preferenza, s'intende) permette di ben giudicare. Dirimono le incerte opinioni i campanili caratteristici, come quello colossale del S. Vittore di Varese, come la cupola schiacciata del duomo di Gallarate, come quell'altra assai più lontana ed esile, ma che spesso emerge dalle nebbie novaresi, il S. Gaudenzio...

Con insistenza quasi ansiosa si cerca di vedere Milano che il più delle volte invece si nasconde nel mistero dei suoi veli vaporosi, mentre quasi sempre invece, di notte, brillano i fari elettrici dei quartieri esterni.

La nostra sensibilità diventa d'un tratto squisita, si acuisce la percezione delle sfumature. L'impressione maggiore lassù è quella del silenzio e dell'immobilità di tutto; sentiamo in noi come una sincope benefica della vita febbrile di lavoro che viviamo. La piccolezza del nostro cosmo personale ci si disegna così netta di parerci un'umiliazione; essa funziona come un calmante. Proviamo lo sbalordimento a rovescio dell'inazione dopo un trambusto violento, il senso di liberazione e di distacco dell'aeronauta, che appena assolto l'intenso lavorio che precede l'ascensione, al « lasciate andare » passa senza transizioni alla dolcezza contemplativa, quasi alla mollezza della navicella librata, che nessuna scossa conturba, che nessun vento molce, che vaga da sè nella serenità dello spazio libero. In cima al monte la tranquillità è come una potente ma salubre ingestione di bromuro; la pacificazione dell'anima emana dall'immensità dormente stesa ai nostri piedi, che ci bisbiglia un linguaggio che assopisce i nervi eccitati e pur ne sprigiona, senza ammorzarle, le energie più sane e latenti.

Scorgiamo laggiù, nelle lontananze, le automobili lanciate come freccie levare alti con insolenza lunghi pennacchi di polverone, ma non ci giunge traccia del flagello, nè risuona il fischio aspro delle sirene. I cirri di vapore candido che i treni appena visibili espandono dietro di sè, si alzano in volute e si sperdono inavvertiti senza che ne arrivi il pulsare rapido e il fragore della corsa. Sottili ciminiere, raccolte a gruppi quali stele simboliche sui tetti allineati degli *sheds*, non dànno frastuono di telai o martellare di meccanici. Gli uomini serrati laggiù come in formicai a famiglie di dieci, di venti, di cinquantamila nei villaggi e nelle città, sembran tacere e non si vedono.

Comprendo bene da questo belvedere, nel contatto della natura, la ragione intima che spinge tanti lavoratori del piano al riposo del monte, così diverso dal riposo di altri luoghi e ne traggo auspicio lieto per coloro che qui, come già a Brunate, come fra poco al Mottarone, intuendo le tendenze odierne dello spirito affaticato, gli porgono refrigerio, tentando coraggiose imprese degne di encomio e di successo.

L. V. BERTARELLI.

Un'opera di contributo alla toponomastica italiana.

Un'opera importante per gli studi della toponomastica italiana, ed in pari tempo curiosa, è stata testè pubblicata dal Touring Club Italiano.

E' una voluminosa *Relazione* (400 pagine in grande formato) di *L. V. Bertarelli al Consiglio del Touring sullo studio preliminare dei nomi contenuti nella Carta d'Italia al* 250 000 *del Touring e su osservazioni toponomastiche relative alla Carta d'Italia al* 100 000 *dell'Istituto Geografico Militare*, che è la base fondamentale di tutta la cartografia ufficiale italiana.

La prima parte della relazione esamina, colla scorta di una lunga esperienza, gli inconvenienti che si verificano per la discordanza dei nomi di località contenuti nella Carta al 100 000 dell'Istituto Geografico Militare, coi nomi effettivamente adoperati in posto, discordanza che dimostra non essere un caso eccezionale, ma esteso a qualche decina di migliaia di località.

Classifica poi queste discordanze in quattro gruppi a seconda della loro origine; rileva l'importanza demografica, militare, statistica, linguistica e sopratutto pratica di questi errori, provando che anche per questi motivi, oltre che pel numero, s'impone una revisione della Carta. Ciò si sa e si dice da tempo nel campo degli specialisti, ma non era ancora stato esposto prima con tanta copia di dati come in questa Relazione.

Procedendo dimostra che una revisione sistematica è soltanto possibile e utile quando venga preceduta da determinazioni e convenzioni precise riguardo ai nomi dei casali isolati, alle traduzioni dei dialetti, ed al modo di scrivere i nomi dialettali o stranieri (francesi, tedeschi, romanci, slavi) contenuti entro i confini d'Italia, dato che la nostra lingua non ha e l'alfabeto nostro non dà, tutti i suoni necessarî per riprodurre quei nomi.

Incidentalmente dimostra, con l'analisi di un tratto del 100 000, (il gruppo del Monte Rosa) come la revisione si imponga per motivi non meno importanti che quelli toponomastici, quali certi caratteri convenzionali adoperati, l'opportunità dell'importanza maggiore o minore da darsi a certi dati topografici e sopratutto l'aggiornamento di fatti topografici di importanza di primo ordine quali ferrovie, canali, intere reti stradali, ecc.

Tutto questo è la conclusionale di una serie di indagini minutissime istituite dal Touring per fissare i nomi da introdurre nella Carta d'Italia al 250 000 che esso sta pubblicando, indagini la cui materiale entità, che è veramente enorme, sfugge al pubblico che nella Carta ne riscontra soltanto i risultati e che possono essere misurati anche da alcune eloquenti cifre: per esse si impiegarono circa 3000 fogli della Carta al 100 000 dell'Istituto Geografico Militare distribuiti a brani a più di 10 000 Informatori, ed avvenne con questi uno scambio di circa 48 000 comunicazioni.

Il meccanismo delle inchieste organizzato dal nostro Caposezione Strade e Vice-Direttore cui è affidata la nostra Carta, con tutti i lavori collaterali, non è certo la parte meno interessante della Relazione in cui è ben spiegato, e non può non sorprendere anche per le proporzioni grandiose con cui il Sodalizio l'ha condotto a termine.

La Relazione conclude con questi risultati: risulta assodato con dati di fatto, almeno approssimativi, lo stato toponomastico del 100 000 dell'Istituto Geografico Militare, stato il quale ha urgente bisogno di essere migliorato. « L'opera magnifica dell'Istituto Geografico Militare », dice il Relatore, ha bisogno di essere nuovamente rinverdita, fornendo all'Istituto stesso i mezzi che attualmente gli mancano, e ciò è opportuno oltre che pel decoro a cui l'Istituto seppe portare la cartografia italiana, anche da un punto di vista di interesse assolutamente pratico, per i rapporti che la cartografia ha con mille manifestazioni della vita sociale, a cominciare — e si citano qui le parole stesse della Relazione — « dalle pubblicazioni fondamentali della Direzione Generale e della Statistica, alle innumerevoli loro derivazioni, come i dizionari postelegrafici e simili; dalle leggi dello Stato agli orari ferroviari; dalle disposizioni di mobilitazione di guerra a quelle per le manovre dell'esercito e dell'armata; dagli atti provinciali a quelli comunali; dai progetti d'ogni genere degli enti pubblici a quelli dei privati per ferrovie, strade, canali e lavori di ogni sorta; dagli atti notarili e del catasto alla letteratura geografica; dagli articoli dei giornali alle guide turistiche. L'uso pubblico e privato deriva ad ogni istante da pochissime fonti, e di preferenza per la comodità che offrono e per l'autorità che hanno dalle Carte dell'I. G. M. in mille circostanze e per scopi in cui una inesattezza può essere talvolta importante o fatale, l'impiego dei nomi di luogo che non dovrebbe essere lecito sbagliare, precisamente come non sono permessi gli errori di ortografia e che non si dovrebbero poter scambiare con altri, diversi o fuori d'uso, precisamente come la stilistica ci obbliga alle voci proprie e ci inibisce le improprie e le antiquate. E infine, all'infuori di ogni altra ragione, si tratta dei nomi di casa nostra, dei nomi della patria nostra, ed i nomi della lingua geografica sono pure parole della nostra lingua italiana ».

La Relazione propriamente detta è seguita da un certo numero di esempi della discussione di nomi contestati. Alcune di queste discussioni largamente documentate e che conducono ad inattese conclusioni, sono anche piene di curiosi dati, i quali dimostrano implicitamente come alcuni dei mezzi attuali di indagine dell'Istituto Geografico Militare, debbano essere sostanzialmente modificati.

La parte maggiore del volume è poi occupata da quasi 8000 proposte di correzioni alla Carta dell'Istit. Geografico Militare, colle relative fonti, prese tra le più attendibili pervenute all'Autore della memoria nelle sue inchieste, proposte le quali non sono presentate come definitive, ma soltanto quale base preliminare di ulteriori studi pei quali fa voti e formula proposte di massima.

Questo lavoro colossale di preparazione della Carta del Touring, che dimostra quanta serietà di intendimenti guidi la nostra Associazione e quale nerbo effettivo vi sia nella sua organizzazione e, se ci si permette di dirlo, quanta volontà nei suoi uomini, è certo destinato a dei risultati pratici prossimi. Esso viene dal Touring diffuso gratuitamente in 5000 esemplari nel campo degli studiosi e insegnanti di geografia, nelle Associazioni di scienza geografica, nel campo tecnico degli Uffici interessati direttamente alla toponomastica, come quelli di alcuni Ministeri, del Genio Civile, delle Provincie, delle Ripartizioni forestali, ecc., nel campo militare, ed è inviato anche a tutti i senatori e deputati poichè è infine dalle loro convinzioni che possono derivare quei provvedimenti atti a mettere l'Istituto Geografico Militare nelle condizioni finanziarie e morali opportune per il perfezionamento della cartografia ufficiale italiana che esso mantenne sempre a tanta altezza.

VENEZIA. — Panorama preso dal campanile di S. Marco verso la Riva degli Schiavoni. (*Fot. Alinari*).

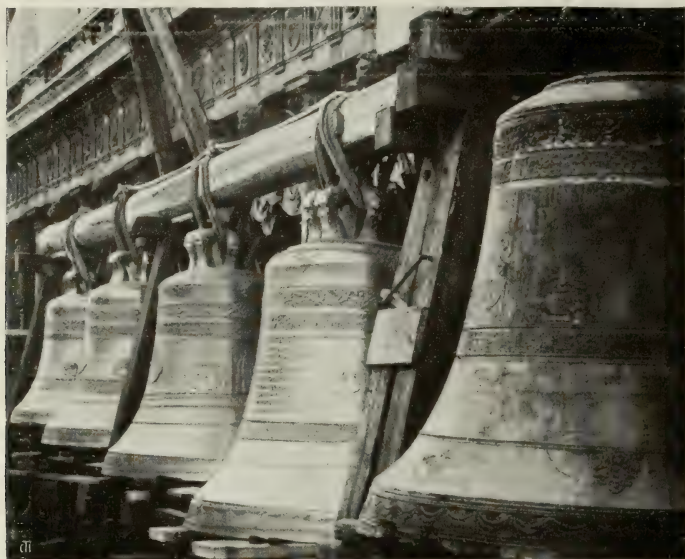
Pellegrinaggio biennale.

E' un desiderio nostalgico che ci assale fatalmente ogni tanto, illustri ed oscuri, italiani e stranieri. Abbiamo un bel scapricciare la nostra fregola di velocità colle ferrovie e colle biciclette, con gli automobili e con gli aeroplani: giunge il momento in cui i nervi insoddisfatti provano il bisogno invincibile della lenta ondulazione cullante delle gondole silenziose sullo specchio delle acque morte; in cui gli orecchi assordati dai fischi delle locomotive e dalle campanelle dei tram e dal rauco boato delle automobili, anelano alla voluttà di quel silenzio liquido e vellutato in cui le rade voci echeggiano ripercosse nei corridoi angusti dal pavimento acqueo. E allora si depongono nella guardaroba gli impermeabili e gli occhiali da *chauffeur*, i gambali di cuoio ed i *clips* e si riprende la via della città unica.

Unica e sempre nuova. O sia l'alba rosea o la sera dorata, quando su la distesa dei ciuffi di erbe rossiccie listate di acque dormenti fra i neri margini torbosi appare laggiù tra due striscie cilestrine quel fantasma roseo, tremulo e leggero come una cosa incorporea, il cuore ha sempre un palpito. Quella luce ha una dolcezza languida tutta sua: è come una luce irreale, un'atmosfera di sogno.

CARTELLO MANIFESTO DELL'ESPOSIZIONE D'ARTE VENEZIANA.

Si ha un bel esser stati a Venezia dieci, venti volte; quel primo scendere dalla stazione lurida e fumosa, ultima propaggine della modernità industriale sulla soglia del regno del sogno e della bellezza, è emozione sempre nuova. Nei volti degli stranieri che ci fiancheggiano, mollemente sdraiati nelle gondole fra i sacchi e le valigie, siano americani o svedesi, inglesi o ungheresi, tedeschi o argentini, egiziani od indiani, è uno stesso stupore ammirativo, una stessa gioia senza pari. Sotto le grandi ali dei cappellini inverosimilmente fioriti, sotto i grandi veli a zanzariere, gli occhi femminili scintillano, le bocche sono sfiorate da un sorriso di beatitudine: nella chioccia ed aspra lingua tedesca, nella molle musicalità della pronuncia inglese, nella deliziosa carezza sibilante della lingua russa, nella breve e saltellante fonetica ungherese è una stessa onda prorompente di

meraviglia, uno stesso slancio di desiderio, una stessa affermazione beata della gioia di vivere. Si parla sottovoce quasi tementi di turbare quel silenzio, di rompere quell'incanto, che sembra fragile, tanto è nuovo e perfetto...

Le campane di S. Marco.

* * *

A noi che veniamo dalle grandi città industriali, tumultuose e fumose, dove il ritmo della vita utilitaria batte più rapido e veemente, quella eleganza d'ambiente, quella ricchezza d'arte, quella poesia che si sposa ad ogni atto della vita, sembrano un lusso inaudito. Non par possibile che una vita moderna svolga la sua attività quotidiana, i suoi bisogni e le sue piccole cure fra così meraviglioso scenario; parrebbe che dovesse esser riserbato come premio del lavoro, come riposo e piacere. A noi avvezzi alla malinconia dei trams elettrici che ci recano da casa all'ufficio, la gondola e il vaporino sembrano un tramite meraviglioso di poesia. Potere tra una faccenda e l'altra, tra un colloquio e un contratto, immergere gli occhi nello scintillio dei marmi chiazzati del Canal Grande, nel lameggiare della laguna increspata dal vento, specchiante il rosso campanile di S. Giorgio Maggiore, l'angelo dorato della Dogana di mare, la cupola glauca della Salute, ci sembra una felicità fantastica. Per quanto grande sia la bellezza artistica e la suggestione storica dei monumenti veneziani, ciò che si gode con più sottile e inesauribile dolcezza è l'ambiente. Non per altro le gondole nere cullano per ore ed ore le rosee inglesi dagli occhi chiari e le francesi dalle capigliature rutilanti: non per altro nelle sale terrene dei grandi alberghi del Canal Grande, sotto le verande marmoree, delicate figure di donne indugiano in vestaglia attorno ad un tavolino da thè o si immergono nella lettura. L'intimità dell'ambiente sopprime l'etichetta: qualche grande signora che durante la sua toeletta chiuderebbe accuratamente le sue finestre sui *boulevards* o su *Piccadilly street*, non ha soggezione di mostrarsi in *matinée* e capelli sciolti alla finestra del suo albergo veneziano. Alla sera: ai caffè in Piazza S. Marco si va, uscendo da *table d'hôte*, in abito scollato e senza cappello: è come una intimità improvvisa e benefica che lega i beati che la sorte accomuna fra le mura della città senza pari. Ed è un'intimità che è profondamente propizia alla bellezza. Non c'è altra città che superi Venezia nella *mise en valeur* della grazia femminile.

Quest'anno questa sua dote singolare è aumentata dalla bellezza antica delle fogge: gli abiti detti impero, aderenti e fluenti, incredibilmente audaci nell'accennare le forme senza contraffarle, mettono una nota più armonica nello scenario architettonico e decorativo: le note di colore unito: i verdi-azzurri e i rossi ciliegia, i gialli zolfo e i viola sembra che rievochino ai nostri occhi l'ultima armonia della vita veneziana, prima del suo sfacelo politico e decorativo, l'ultima sua gloria estetica prima dell'avvento della modernità industriale e di quello che Gabriel Mourey ha chiamato l'*empire de la laideur*.

* * *

All'Esposizione d'Arte, a questa gloriosa impresa che da quindici anni trionfa d'ogni ostilità e d'ogni insidia con una continuità di fede e di

Tramonto sulla Laguna. (Fot. Thoves).

La Guerra. — Franz Stuck.

energia che in Italia è unica più che rara, Venezia deve in molta parte questo magnifico rifiorimento di vita. E' ad essa che si deve, se al vecchio fascino della città di pietra e di acqua, è venuto ad aggiungersene uno nuovo: quello dell'arte moderna; è ad essa che si deve il fiotto ininterrotto di visitatori che accorrono d'ogni dove ogni due anni e stipano inverosimilmente gli alberghi: è essa che compie il prodigio di accomunare in una cordialità fraterna gente che vive a migliaia di chilometri di distanza. Nel campo artistico essa è divenuta oramai come un congresso periodico del fiore dell'arte europea. Sedendoci al Florian per prender il caffè dinanzi alla mole di San Marco, scintillante dai suoi marmi candidi e dai suoi musaici e dalle sue banderuole dorate e dai suoi cavalli di bronzo nell'ilare sole del mattino meraviglioso di limpidezza, non ci sorprende di trovarci fra un nuvolo di visi noti: è la poderosa figura ridente di bontà cordiale di Albert Besnard, l'impressionista famoso, fra la moglie scultrice e la figliuola pittrice; è Sargent, il ritrattista principe, che tra l'ultimo ritratto a qualche supremo fiore del *peerage* ed un viaggio in oriente, ha voluto rivedere Venezia; è Franz Stuck, atletico nella figura come nell'arte, è il viso raso, rosso e rugoso pieno di malizia bonaria di Anders Zorn, il prodigioso pennelleggiatore di ritratti e di nudi di immediata evidenza, è Ferdinand Boberg, l'architetto svedese, uno dei migliori fra i modernisti, che è piovuto per due giorni da Stoccolma con la vivace signora, la pittrice coraggiosa che sfida i geli delle Lofoden da cui giunge, le isole iperbore in cui ella ritrae le rupi e le nevi, le chiarità abbaglianti e le purpuree visioni delle navi di cui si continuano le forme dei Viking, i re dei mari normanni; sono Habermann e Lavery, Brangwyn e Baertson, Bartholomé e Marothi.....

E la fraternità artistica accomuna stranieri e italiani. Certe sere il Florian è un repertorio vivente di genialità estetica: i gruppi si formano dapprincipio per affinità estetica, per abitudine amica, per attinenze regionali, ma tosto avvengono scambi e collegamenti: attorno a un tavolo solo siedono in cerchio venti persone, e le discussioni artistiche si levano alte, e ferve naturalmente la maldicenza, perchè il Florian è la più terribile officina di taglio di panni che ci sia al mondo. Ma è fatta serenamente, senza fiele, per un bisogno irresistibile dello spirito. E che raccolte di tipi e che singolari avvicinamenti!

Il viso arabo di Ernesto Basile, l'architetto del Parlamento, sta fra la nera barba ieratica di Leonardo Bistolfi e la bionda eleganza raffinata di Aristide Sartorio, i cappelli sbertucciati di Chini e di Nomellini fiancheggiano gli occhiali professorali di Giacomo Grosso; Antonio Mancini, buon vecchietto dall'apparenza modesta di

un capo divisione, scompare dietro la sterminata figura di don Chisciotte di Clemente Origo; Pieretto Bianco, *factotum* d'ogni bicchierata, corre da Tito a Innocenti, da Ciardi a Marius Pictor, da Bezzi a De Maria Bergler; Ducrot, l'ingegnoso interprete dell'arte decorativa del Basile, fa spiegare allo Zorn la sua teoria dei bacilli e il sovrano rimedio del *wisky and soda...* Talora appare di passaggio il nume tutelare dell'esposizione; la barbuta e ciclopica persona di Antonio Fradeletto, specie di Polifemo lagunare, egualmente temuto, ma amato, perchè, attraverso i dissidi inevitabili ad ogni impresa artistica, tutti riconoscono che solo le sue valide spalle possono reggere il peso dell'impresa. E ci sono ore non prive di ansia, nei giorni in cui la Giunta superiore sta facendo gli acquisti per conto del Governo. Quando compaiono Ettore Ferrari e Davide Calandra e Manfredi e Bistolfi e Sartorio e Laurenti, molti occhi si appuntano ansiosamente a leggere sulla loro fronte la risposta a un'incertezza angosciosa...

***

Attorno a questo nucleo artistico scorre e si rinnova il fiume di turisti che la ferrovia riversa ogni giorno a Venezia. E sono tipi curiosi: è il gregge di signorine americane che raccolte in piazza San Marco attorno al cicerone, non perde una sillaba delle sue stentoree spiegazioni; è la grossa signora francese che, inginocchiandosi con qualche fatica, si fa fotografare mentre versa dal cartoncino da un soldo il granoturco nel palmo della mano per offrirlo ai tubanti colombi; è il professore tedesco dagli occhiali d'oro che circola in *tight* grigio dalle lunghe code con uno scialle a quadrati bianchi e neri sulle spalle, l'inseparabile ombrello, e a braccetto la moglie vestita con la moda del 1880: sono studenti austriaci in *knicker bockers*, cappelluccio tirolese di feltro verde con la penna di fagiano, sacco da alpinista e scarpe ferrate, che entrano in S. Marco come se movessero all'assalto di una punta vergine...

In vaporetto. (*Fot. Thovez*)

***

Questo strano mondo cosmopolita, questa folla *bigarrée* si riversa nel pomeriggio sui vaporini e si fa trasportare ai giardini, quell'unico ciuffo di verde che ride laggiù all'estremo sperone dell'isola fra il grigiore argentino delle pietre e delle acque stellate dalle grandi vele gialle delle barche pescherecce.

La gomena, di Ettore Tito. (*Fot. Naya*).

E' più bella del consueto la mostra di quest'anno? Domanda imbarazzante: queste comparazioni si fondano sopra impressioni troppo soggettive per poter assumere una formula generale. E' diversa. Le numerose mostre individuali le dànno un carattere singolare. Se la mostra perde in varietà, per contro le singole tempre d'artista hanno un risalto speciale.

Basterebbe la sala di Franz Stuck a rendere memorabile un'esposizione. Di questo bavarese che, dopo la morte del Boecklin, ha ereditato lo scettro dell'idealismo pittorico, erano comparse a Venezia varie opere, ma il pubblico italiano non aveva idea della sua fortissima tempra di poeta e di pittore. Qui trionfa. O siano le grandi composizioni decorative: la tragica visione della *Guerra*, la drammatica cacciata della prima copia umana dal *Paradiso perduto*, la *Crocifissione*, la *Sfinge*, il *Rimorso*, o le deliziose scene pagane: lotte di fauni, centauri, driadi, baccanali, in cui ritornano con maggior armonia le colorazioni intense del Boecklin; o i superbi ritratti: è un artista completo che si rivela, cosciente dei suoi fini, sicuro dei suoi mezzi, potentemente espressivo e suggestivo. E a lui stanno degnamente accanto Albert Besnard che intorno a quel capolavoro ch'è il *Ritratto di famiglia* e alla *Féerie intime* ha radunato i documenti della sua ricerca sottile delle iridiscenze della carne avvolta dell'atmosfera luminosa; Anders Zorn, il realista rapido, immediato, di magnifica evidenza; Peter Severin Kröyer il norvegese dalle fini dolcezze bionde. E poichè siamo tra gli stranieri, bisogna ricordare almeno i nudi del francese Caro Delvaille, dei due americani Friesecke e Miller, i ritratti del Sargent, di Cecilia Beaux, del Wales.

Portale del Padiglione Ungherese alla Mostra artistica di Venezia.

Tra gli Italiani Ettore Tito ha dato la mostra più completa: è uno *charmeur* che seduce dolcemente con le sue figurazioni di vita veneziana, vivaci, ben mosse, dipinte con grandissima abilità e spirito; ma il povero Giuseppe Pellizza da Volpedo ci attese per un maggior fascino di poesia: attira al *Fienile*, la sua opera capitale, sono radunati idilli pensosi, cieli velati, tenui fioriture primaverili, documenti di un'anima mite e profonda, spezzatasi tragicamente in piena potenza. Ed una rivelazione è pure Alberto Pasini con una serie di meravigliosi quadretti, studi di oriente e di Venezia: non mai la città lagunare è stata evocata con maggior fedeltà di forme e di colori. Cesare Tallone con una dozzina di ritratti testimonia della sua fortissima tempra pittorica; Ciardi riepiloga ai nostri occhi la sua lunga carriera, Signorini e Fattori sorgono dalla tomba a mostrarci la loro vivacità di precursori; Mario de Maria ci offre la seduzione dei suoi effetti lunari. E attorno alla mostra individuale stanno Giacomo Grosso con nuovi ritratti e Sartorio col bozzetto del suo fregio per l'aula del Parlamento, Mancini e Laurenti, Beppe ed Emma Ciardi, e Carcano, Belloni e De Maria Bergler, Cairati e Gioli: tra i giovanissimi emergono Felice Casorati con *Le vecchie* e Alfredo Protti con la squisita *Fioretta*. Alquanto scarsa è questo anno la scoltura. Davide Calandra, quasi solo fra i maggiori, vi espone la quadriga che adornerà il monumento che Brescia erige allo Zanardelli.

Ma ritornati sotto la cupola che Galileo Chini dipinse illustrando con bella ricchezza di colore, l'evoluzione dell'arte attraverso i tempi, la visita non è finita. Rimangono a vedere i quattro padiglioni del Belgio, dell'Inghilterra, della

SUL FIENILE, di Pellizza da Volpedo. (*Fot. Naya*).

Baviera e dell'Ungheria, notevole sopratutto quest'ultimo: graziosa casetta dal tetto e falde spioventi, dalle pareti lumeggiate d'oro e istoriate di mosaici. Leempoels e Claus, Muncaczy e Ferenczy, Lavery e Shannon, Habermann e Samberger, Zügel e Spiro, per non fare che i nomi più cospicui, occhieggiano dalle pareti.

* * *

Ci si stanca anche fra le bellezze dell'arte: ma nessuna città offre come Venezia un divino ristoro agli occhi affaticati. Chi non ha goduto la dolcezza di farsi condurre al tramonto al Lido? Dopo la calmaprofonda delle acque lagunari, l'impeto ribelle del mare. Laggiù le forme sportive e industriali della vita moderna ci riallacciano: automobili e biciclette, tram elettrici e autoscafi: ma attira maggiormente una passeggiata lungo la spiaggia, dinanzi all' orizzonte cerulo in cui le grandi vele aranciate nell'ultimo raggio del sole sembrano fiamme gialle e rosse.

S. FRANCESCO AL DESERTO. — L' approdo. (*Fot. Thovez*).

Qualche solitaria *miss* va a ricerca di stelle di mare e di granchiolini; qualche coppia di sposi si indugia in una contemplazione obliosa che un'onda maliziosa interrompe con un inaspettato pediluvio a cui seguono scoppi di risa argentine...

Ma il Lido non è che la prima tappa del pellegrinaggio lagunare. Ci attirano laggiù Chioggia e Pellestrina e dall'altra Murano, Burano e la divina solitudine di Torcello con la sua austera cattedrale e il pittoresco portico di S. Fosca e la cattedra vescovile ancora eretta presso la colonna a mezzo il pratello fiorito: ma più seduce, perchè più tranquillo e dimenticato, San Francesco al deserto, l'isoletta coronata dalle nere lance dei cipressi, recesso pensoso, visione böckliniana rimasta integra, uno di quei luoghi di pace che, come la villa Falconieri a Frascati e l'Isola di Ulisse a Corfù, sono come oasi di poesia per le anime bisognose di oblio.

ENRICO THOVEZ.

A proposito del Meeting motonautico di Monaco la Società Ugo Costaguta e C. di Voltri ci scrive lamentando che nell'articolo da noi pubblicato nella *Rivista* del Maggio scorso si sia alluso con apprezzamenti poco lusinghieri all'imbarcazione *Nibbio* il cui scafo era appunto costruito in quei cantieri. — Ci teniamo a chiarire che le considerazioni del nostro collaboratore erano di carattere assolutamente generico senza particolari intenzioni allusive. — Anzi riconosciamo che il *Nibbio*, oltre aver fornita una prova soddisfacentissima nel nostro *raid* Piacenza-Venezia, si comportò abbastanza bene nella gara di Monaco raggiungendo una velocità di 54 km. l'ora, il che gli avrebbe permesso di farsi onore se una disgraziata *panne* di motore non lo avesse immobilizzato dopo breve tempo dalla partenza.

Lo Sport dei mesi caldi

POMPEI — Avanzi delle Terme e della palestra per la ginnastica. (*Fot. Alinari*).

— Fa caldo eh?
Ecco, a questi tempi, uno spunto universale
. conversazione e quasi direi obbligatorio a
spetto della sua banalità. Il caldo che fa e
ıe ci perseguita in tutte le ore del giorno e della
ɔtte ed in tutti i luoghi ove ci portano le quo-
diane bisogne di questa nostra affannosa esi-
enza moderna, impera da despota assoluto ed
ınipresente tanto sui nostri corpi che sulle
ɔstre menti le quali ne paiono ossessionate.
Il termometro sale ogni giorno con un cre-
endo feroce e vertiginoso e la sua inesorabile
nferma al nostro purgatorio ne sembra ac-
escere i tormenti.
I meriggi son divenuti una specie di prova
ɔrnaliera del fuoco; dal cielo bianco, lo stellone
lgora a piombo abbaglianti torrenti di fiamme,
unque: nelle campagne riarse e polverose fra lo
idìo ebbro delle cicale, come nelle città ar-
ventate fra l'abbacinare degli intonachi e le
mpe degli asfalti rammolliti. Ovunque un'at-
ɔsfera densa e cocente ci asciuga i polmoni,
inonda il corpo di sudore e s'aggrava sulle
stre spalle come un insopportabile carico.
Nell'enorme caldura si vedono compassione-
lmente muoversi, rasentando i muri che of-
ıno l'illusoria protezione di brevi margini
ɔmbra, degli esseri viventi che hanno parvenza
ıomini e che camminano dinoccolati, le brac-
cia ciondoloni, il mento sul petto e gli occhi semichiusi. Pure hanno la forza, incontrandosi fra amici e conoscenti, d'interpellarsi con la lamentosa constatazione di rito:

— Che caldo eh?!

Quasi che si trattasse d'una scoperta nuova di zecca e non si sapesse che ogni anno la stessa canicola serve di accompagnamento alla stessa stagione.

Ma che volete? Prima di tutto bisogna considerare che l'inclemenza torrida del clima costituisce uno dei nostri crucci più permanenti, ed in secondo luogo che è sempre un certo sollievo il riconoscere in altri — checchè ne dica Dante — e per loro confessione, il nostro *aspetto stesso*.

Tant'è che, allorquando, chiedendo di taluno, ci si sente rispondere che si è rifugiato in montagna od ai bagni, non possiamo frenare un'instintivo moto d'invidia.

Ed inutilmente per illudere la nostra torrida miseria passiamo in rassegna l'indigesta teoria delle bibite in ghiaccio, le quali ci inaspriranno le sofferenze.

Dopo d'aver bevuto freddo e d'aver sudato caldo, delle allucinazioni... refrigeranti ci assedieranno e vedremo lontano un profilarsi di guglie ferrigne e di cupole nevose attingenti le solitarie frescure del cielo, un luccicare di prati montani, uno scintillare di ghiacciai maestosi...

Ma la visione dell'acqua in tutti i suoi molteplici aspetti sarà quella che batterà più sovente alle porte dell'animo nostro.

« Ottima è l'acqua ». Essa è il solo fra i tre elementi fondamentali che sia degno della nostra stima in questa stagione.

Mandiamo dunque un pensiero di desiderio alle gelide e cristalline acque sorgive coronate di muschi, alle acque dei laghi immobili e profonde, alle vorticose onde dei fiumi alpini scroscianti in vive cascate sotto un regale diadema di spume candide e d'iridescenti vapori ed alle onde glauche del mare in bonaccia che recano col lieve schiocco d'un bacio all'arena fulva delle spiaggie un'eco degli immani tumulti oceanici.

Ed in quelle chiare, fresche e dolci acque (perfino quelle del mare lo diventano) noi sogniamo di detergere la pesante molestia degli ardori estivi.

***

Questo sogno del resto non è poi tanto arduo a realizzarsi se, in mancanza del mare o del lago di cui non tutti gli uomini furono favoriti dalla liberalità creatrice del Signore, ci si sa accontentare del fiumicello che scorre nelle vicinanze o della piscina di cemento costruita ad uso di bagni nella grande città.

Si può dire che oggi giorno molti siano quelli che ne approfittano: i luoghi pubblici di bagni sono diventati come in antico delle vere e proprie istituzioni. I giovani vi accorrono in gran numero poichè l'amore del bagno viene naturalmente alimentato e sviluppato dall'amore del nuoto.

Purtroppo coloro che non sanno ancora nuotare o che — rarissimi casi — non poterono apprendere, preferiscono il più delle volte il bagno a domicilio entro la prosaica tinozza di famiglia. Certo non hanno poi tutti i torti se si pensa che è triste assai il dover ammirare la gioconda virtuosità degli altri che guizzano liberamente al largo, sospesi nel fluido elemento in un esercizio che ha un poco il fascino del volo — stando inchiodati alla riva scivolosa, schiaffeggiati continuamente dall'ondeggiare inquieto di un'acqua bassa e di dubbia purezza.

Peccato però che si debba escludere in via assoluta la possibilità d'imparare il nuoto nelle discrete immersioni eseguite entro la domestica tinozza.

TIVOLI — Villa Adriana — Avanzi del « Natatorium » o « Ninfeo ». (*Fot. Alinari*)

Poichè hanno un bel dire coloro che pretendono di creare delle teorie *a priori* sull'arte del nuoto, stabilendo un periodo di ginnastica preparatoria: essa risulta, alla stregua della pratica, affatto superflua. Il nuoto si apprende.. vedendo nuotare e nuotando. Sopratutto nuotando. Parrà uno sciocco giuoco di parole eppure non è. E' necessario potersi famigliarizzare con l'acqua prima di iniziare qualunque genere d'educazione natatoria. Potrete ben ficcarvi nella mente i movimenti regolari che il maestro vi ha suggeriti, ma, abbandonati nel flutto, i primi vostri gesti saranno irresistibilmente istintivi vale a dire disordinati ed inefficaci.

Il nuoto infatti consiste in una serie combinata di azioni muscolari semplicissime con le quali, esercitando una certa resistenza sull'acqua, il nostro corpo si mantiene alla superficie di essa. Tali movimenti sono destinati a compensare quel lieve squilibrio di peso che esiste

fra le materie di cui siamo composti ed il liquido elemento che ci accoglie. E' noto come il peso del corpo umano superi di poco quello dell'acqua dolce. Archimede, mentre appunto stava prendendo il bagno, ci insegnava che le nostre membra, allorchè ci immergiamo, perdono il loro peso in misura corrispondente ad un egual volume d' acqua. Il nuoto è lo sforzo che si richiede a completare questa nostra auto-sottrazione di gravità.

I nuotatori principianti — quelli s' intende che sono ancora all' *abbici* — trovano generalmente che lo squilibrio non è tanto trascurabile, visto che essi si vedono costretti ad esaurirsi in moti violenti senza riuscire talvolta neppure a mantenersi a galla. Si è che costoro non si sono ancora abituati a disciplinare i loro movimenti e che i gesti indisciplinati vengono ad elidersi reciprocamente perdendo ogni effetto.

Noi tutti abbiamo imparato a sostenerci sulla superficie delle onde per un processo graduale ed inconsapevole d'adattamento del nostro organismo alle leggi che governano un corpo immerso in un liquido più leggiero.

NAPOLI — Museo Nazionale. (*Fot. Alinari*).
Nereide su di una Pristrice (Scultura greca).

E' deplorevole che vi sia ancora tanta parte d'umanità che non conosce il nuoto; ed in ispecie dell'umanità cosidetta civilizzata.

Giacchè nei popoli selvaggi odierni, come nelle genti barbariche primitive, l'uomo deve sentirsi trarre a conseguire la signoria fisica dell'acqua oltrechè da particolari ed evidenti criteri d'opportunità pratica, anche da un richiamo prepotente dell'istinto.

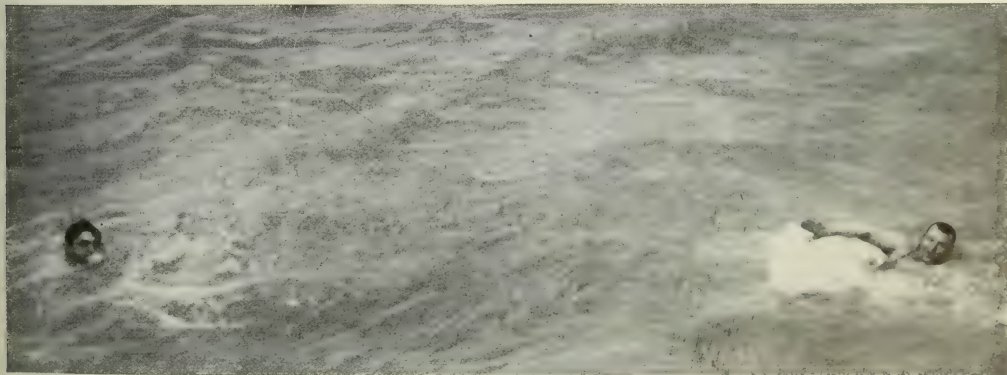
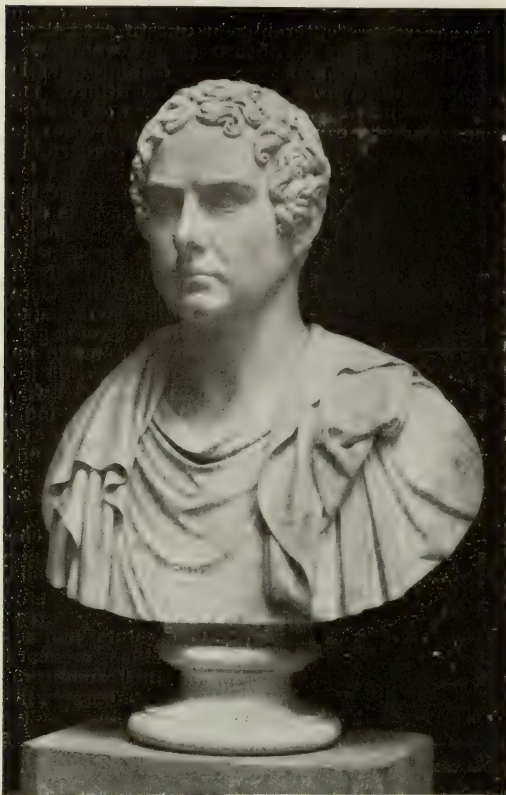
Opinano i biologi che l'uomo, prima di camminare a quattro od a due zampe sopra la terra, vivesse nei profondi gorghi del mare, e confortano questa loro ipotesi con l'analisi chimica del nostro sangue, il quale — a quanto assicurasi — contiene disciolto una buona quantità di sale che rappresenterebbe in questo caso il sigillo d'un antico certificato di provenienza.

Dal canto mio non mi sento di giurare sulla esattezza di questo postulato scientifico; ma comunque non è soltanto il bisogno di risciacquare l'arsura canicolare, o quella di procurare alla nostra epidermide la gioia di igienici lavacri, che ci spinge incontro alla carezza dell'onda; ma è una malia vaga, come un appello di memorie sopite che si ridesta in noi alla vista d' una distesa d' acque profonde e che ci fa germinare nello spirito un impulso di lotta, un intenso anelito di vittoria, un' aspirazione indistinta d'accrescere il patrimonio delle nostre facoltà con la conquista d' un senso novello.

Si può dire invero che la conoscenza del nuoto completi l'insieme della nostra funzionalità animale; il non saper reggersi e condursi nell'acqua significa mancare d'un organo locomotore, vuol dire mostrarsi inferiore ad una buona parte degli altri esseri viventi.

Prima di diventare raffinati ed intellettuali, gli uomini dovrebbero curare di essere... uomini in tutta l'espressione fisica del termine.

Serba tuttora un forte rilievo d'eloquenza rievocatrice lo sprezzante inciso romano — *neque litteras didicit nec natare.*

I latini, come in genere tutti i popoli antichi, i quali mantenevano la loro integrità ed il loro predominio politico a prezzo d'una quotidiana e vigile attività di difesa e di offesa, chiedevano ai loro capi non solo l'eccellenza delle qualità intellettive, ma segnatamente la valentia del corpo. Essi volevano insomma dei grandi uomini che non avessero nulla da invidiare agli uomini mediocri. E come il nuoto formava, di-

Una gara di nuoto in mare: Esempio di nuoto a crawal.

MILANO — Pinacoteca Ambrosiana.
Busto di Byron del Thornaldson.

(*Fot. Montabone*).

remo così, un numero importante nel programma della loro istruzione obbligatoria, così i primi cittadini ascrivevano ad onore la loro perizia in quest'arte.

I ruderi delle terme superbe rimangono a testimoniare questo lato invidiabile dell'educazione nazionale a cui si informava la civiltà romana ed ellenica.

La nobiltà sontuosa degli edifici ove si temprava e si abbelliva la fibra e la plastica di due schiatte immortali esprime la dignità della funzione nella coscienza dei contemporanei.

E d'altra parte le più belle strofe di quel mirabile poema di bellezza e di forza che fu la mitologia classica, documenta il valore che era attribuito a questa disciplina.

Da che cosa la fantasia personificatrice del popolo può aver tratto, ad esempio, le figurazioni di Nettuno e di Tetide, dei Tritoni, delle Naiadi, delle Sirene e delle Nereidi e di tutte le altre innumerevoli deità dagli occhi verdi e dai capelli azzurri con le quali piacquesi di umanizzare il regno delle acque — se non dallo spettacolo frequente e famigliare di uomini e donne galleggianti sui flutti per unica virtù di mezzi fisici?

Tuttavia non è certo nell'età classica che devesi ricercare la genesi del nuoto.

Forse, prima ancora che gli abitanti preistorici del nostro pianeta pensassero di lanciare — inizio di tutte le flotte — una tavola che li sostenesse al sommo delle cupide onde, essi provarono a tuffarsi nell'acqua e, sebbene meno disposti degli altri animali a questo esercizio, impararono a nuotare.

E' il nuoto, senza dubbio, tra gli *sports* turistici il più vetusto... beninteso, dopo il podismo. Leggende gentili e storie eroiche ad ogni passo degli antichi annali, ripetono quanto fosse in uso ed in considerazione. Le gesta, di ginnasiale memoria, per cui andarono celebrati e Clelia ed Orazio Coclite, non si sarebbero molto probabilmente compiute, se una traversata a nuoto del biondo Tevere da parte di una fanciulla e d'un guerriero armato, non fosse loro apparsa cosa facilissima.

Ma la consacrazione più squisita e commovente di questo *sport* nel dramma poetico viene ancor dalla Grecia, donde Museo ci tramanda in un poemetto di trecento quaranta delicatissimi esametri la mesta e tragica istoria degli amori d'Ero e Leandro.

Era Leandro un nuotatore portentoso il quale per recarsi a colloquio dalla sua Ero, la gentile sacerdotessa di Artemide, traversava a nuoto ogni giorno, o per essere più esatti, ogni notte, quel braccio dell'Ellesponto che separava Sesto da Abydo, due piccoli luoghi posti rispettivamente sulle due rive che corrispondono all'Asia ed all'Europa attuali.

In una di quelle notti rombava la burrasca nel mare ed in quel canale le acque si precipitavano cozzando con rabbiosa violenza. Il vento dell'uragano spense la fiaccola che Ero soleva accendere al sommo della sua torre per guidare la perigliosa traversata dell'amante.

Così questi, rimasto come un navigante che abbia perduto la vista del faro, sbattuto dall'immane e furibondo galoppo dei cavalloni schiumanti, venne sopraffatto ed annegò miseramente.

Invano quella notte la giovine sacerdotessa di Artemide, effuse nella procella le chiome scarmigliate, aspettò trepidante l'amico, scrutando le tenebre dall'alto della torre.

Qualche ora dopo le ultime ire delle onde sbattevano un cadavere sulla riva a piè del tempio della Dea; ed Ero, riconosciutolo, in un impeto di disperazione si precipitava e scompariva per sempre entro le commosse profondità dell' Ellesponto.

Molti secoli dopo il poeta e lord Giorgio Byron, grande turista e *sportsman* al cospetto delle Muse, che negli anni di sua giovinezza aveva esercitati gli impulsi della natura esuberante ed avida di combattività fran-

Il campione Holbein spalmato di grass[o] in procinto di tentare la traversat[a] della Manica.

gendo col petto i selvaggi marosi entro le frastagliate insenature delle riviere scozzesi — volle dimostrare la verosimiglianza del racconto di Museo col rinnovare egli stesso il *record* del povero Leandro. E riuscì, fendendo le acque con la gagliardia del suo corpo atletico, a guadagnare la riva opposta dello Stretto illustre. Se non che, sebbene fosse accompagnato da una barca a tutela d' ogni pericolo, non bastò l' animo al grande lirico d'esaurire il suo compito di rievocazione rifacendo il tragitto in senso opposto. Lo sforzo eccezionale di quell'impresa lo aveva spossato e reso febbricitante. Decisamente i nuotatori delle leggende classiche valevano più dei poeti romantici. E' vero però che a propria giustificazione Byron avrebbe potuto invocare il fatto che Leandro era innamorato ed infine che la temerità del greco era stata punita colla morte: particolare fino al quale egli, evidentemente, non ci teneva di spingere la sua limitazione, per quanto avesse grande il culto alle memorie dell'arte greca.

***

Nella storia del nuoto il medioevo apre una vasta ed oscura lacuna. E si capisce facilmente. L'êra che professava il più santo abbominio dell' acqua, della forma e d'ogni approssimazione di nudità, non poteva amare il nuoto.

Questo, noi lo vediamo risorgere assai tardi quale preoccupazione di disciplina educativa, e — mortificante, ma doverosa confessione, — è l'esempio dei popoli stranieri, e sopratutto di quelli nordici, che ci induce a riprendere le antiche tradizioni.

Fu nel secolo scorso che si cominciò ad istituire delle pubbliche vasche all'aperto per i bagni ed il nuoto popolare.

Ora si può dire che ogni città italiana, anche se non ha la fortuna d'una spiaggia marina o d'un corso d'acqua, è provvista del suo stabilimento. Disgraziatamente l'insegnamento della ginnastica impartito nelle scuole, troppo accademico e barbogio, non comprende ancora il nuoto nel proprio programma. Ma le varie società sportive suppliscono largamente a questa deplorevole deficenza.

Lo stimolo emulativo delle gare ond'è materiato ogni esercizio sportivo e la mirabile essenza estetica del nuoto esercitano un potente influsso propagatore. Tantochè se non si può asserire che questo *sport* sia assurto di nuovo all'altezza di funzione morale e civica riconosciutagli nel secolo della sopracitata sentenza latina delle Terme, e se siamo piuttosto lontani da uno sviluppo del nuoto parallelo ed equivalente a quello dell'alfabeto, pur tuttavia del cammino se n'è fatto... dai tempi di Byron.

***

Si narra che durante la permanenza dell'autore di *Child Arold* a Venezia, gli venisse fatto di sfidare al nuoto su un tragitto di poco oltre 7 chilometri degli altri giovani suoi amici della società veneziana ed inglese ivi residenti.

La sfida dell'eccentrico lord fu infatti accettata e la gara ebbe luogo fra il grande interesse del pubblico lagunare che applaudiva il poeta giunto primo e vincitore all'arrivo.

Tanto quella corsa come la traversata del Bosforo, allora parvero a tutti gesta straordinarie.

Ai nostri giorni invece nessuno si meraviglia di percorsi senza confronto più lunghi e faticosi. Le gare di resistenza, specialmente in Francia, raggiungono dei tratti e dei tempi paradossali.

Ma il sogno, la suprema aspirazione di ogni grande nuotatore, è oggi la traversata della Manica.

Il salto dell'angelo - Scuola di tuffi della *Nettuno* di Milano.
(*Fot. De Simoni*).

Tutti gli anni un buon numero di poderosi campioni francesi, inglesi ed italiani rinnova il conato con speranza e fede rinnovate. E se il freddo assiderante di quel mare fosco e se il capriccio delle correnti che, deviandoli dalla buona direzione li costringono a triplicare lo sforzo ed il tempo che s'impiegherebbe a superare in linea retta la distanza interposta fra il lembo estremo della Francia e le brulle dune che iniziano il territorio britannico — fiaccano la loro resistenza, obbligandoli a risalire sfiniti e tremanti sulla nave che li accompagna, non per questo rinunziano al loro sogno e l'anno seguente tornano da capo, con ostinazione e sempre col medesimo risultato negativo.

***

Un esercizio a cui ha dato luogo l'arte del nuoto fu quella dei salti o tuffi.

E' ormai riconosciuto da tutti come il metodo preferibile di entrare nell'acqua sia quello di lanciarvisi di colpo.

La legge della resistenza e dell'elasticità che è comune a tutti i liquidi, fa sì che l'elemento restituisca in gran parte l'urto che riceve da un corpo il quale vi si sommerge violentemente.

Così accade che il nuotatore, precipitando da una certa altezza nell'acqua profonda, dopo d'essere per breve istante scomparso sotto la superficie di questa, ritorna a galla quasi per effetto di contraccolpo.

E' superfluo che ci si diffonda qui a far rilevare i vantaggi pratici derivanti nelle eventuali contingenze della vita ad un nuotatore che sappia all'occorrenza tuffarsi secondo le norme razionali, nè vogliamo descrivere nella sua tecnica questa acrobatica geniale, non essendo nostra pretesa di porgere ai lettori un trattato sui vari argomenti del nuoto.

Diremo soltanto che i tuffi costituiscono una disciplina sportiva la quale va sempre più salendo in fiore e dà luogo a degli spettacoli di superba audacia e di maschia estetica.

O che il corpo del saltatore precipiti, col volo diritto e fulmineo di una freccia dall'alta piattaforma, o che rimbalzi elasticamente dal trampolino e sembri sostare un istante nella caduta con le braccia distese come quei grandi angeli che decorano gli affreschi dei nostri grandi pittori — un bel tuffo ci suscita invariabilmente un moto spontaneo d'ammirazione.

Gli italiani furono in questi ultimi anni, per quel senso atavico ch'è in noi del coraggio fisico e della plastica, maestri nei tuffi e tali si dimostrarono in più d'un concorso internazionale.

***

S'è discusso per un bel pezzo se il nuoto ed in genere il bagno freddo all'aperto sia consigliabile nella stagione invernale.

Ormai la controversia sembra risoluta in senso favorevole.

E poichè non valse a convincere gli avversari del nuoto invernale il citare gli esempi omerici di Ulisse e Diomede i quali avevano l'abitudine di bagnarsi sull'alba in primavera per dissolvere nella frigida chiarità dell'onda il residuo delle pigre ombre sonnolenti, nè delle compagne di Nausicaa che nuotavano nel patrio fiume benchè fosse pieno inverno, nè degli spartani che obbligavano per legge i giovani e le fanciulle a sopportare l'algido morso della corrente d'Eurota — gli apostoli convinti del nuoto si provarono a corroborare le loro teorie con la pratica immediata e personale.

Il primo anno furono sette in tutto i concorrenti al *cimento invernale* che seguì a Milano nel Naviglio Grande il 1895. Essi, mentre la neve ed i ghiaccioli incorniciavano le rive del fiume, percorsero a nuoto i 250 metri prestabiliti.

Inutile ricordare i gridi d'orrore ed i frizzi di scherno che l'atto dei sette precursori sollevò nel pubblico e nella stampa. I più benevoli consigliarono il manicomio per i sette novatori.

Però questi non ebbero a lamentarsi in seguito a quel bagno rigidissimo nè d'un raffreddore nè d'un reuma. L'esempio trovò poi degli imitatori: l'anno seguente a bagnarsi furono in diciassette ed i fedeli del nuoto invernale andarono man mano aumentando sì che adesso le gare ed i *cimenti* nella settimana di Natale son diventati una cosa comunissima che non spaventa nè stupisce più alcuno.

E poichè dall'afa di luglio siamo pervenuti senza volerlo ai geli di dicembre, ottimo consiglio è di rimanervi a lieve compenso delle feroci affermazioni del termometro.

SILIO CARPANI.

Una ferrovia di montagna nella provincia di Vicenza.

Sono quasi compiuti i lavori della linea *Rocchette-Asiago* ed ai soci del *Touring* non giungeranno forse sgradite alcune note su questa ferrovia alpina: l'unica costruita in Italia col sistema a cremagliera *Strub*.

Appena fuori di Rocchette, sorge la prima opera importante della nuova linea: un grandioso ponte-viadotto sul torrente *Astico*, collaudato felicemente il 28 Maggio u. s. Ha una lunghezza totale di m. 145,50; ed è costruito da una travata metallica a parabola rovescia smussata, lunga m. 91,65 che sulla sponda destra, all'altezza di m. 70 dal letto del torrente, si appoggia sulla roccia ripidissima, in comunicazione con una lunga galleria. Il viadotto è formato da tre archi e tre piloni, il maggior dei quali misura m. 32 dalle fondazioni.

PONTE-VIADOTTO SUL TORRENTE ASTICO PRESSO ASIAGO. (*Fot. Treccani*).

Passato il ponte, la ferrovia è tracciata in pianura, fino a Cogollo, dove incomincia la salita a cremagliera, che si svolge su un percorso di chm. 5,680 superando un dislivello di m. 668, ed offrendo al viaggiatore i più variati e pittoreschi panorami. La linea s'innalza a spire, passando viadotti e gallerie, finchè, salito il Costo, s'interna nel caratteristico altipiano dei *Sette Comuni*, fino ad un'altezza di m. 1060, s. m., per poi discendere ad Asiago, m. 999.

Del superbo altipiano dei Sette Comuni, centro di interessanti escursioni, pubblicò ancora la *Rivista del Touring* alcuni cenni, rilevando i pregi delle vallate ubertose dal clima saluberrimo, nonchè le origini caratteristiche di quella popolazione, dal dialetto teutonico ancora parlato in qualche località.

Finora una sola strada completamente carrozzabile, conduceva ad Asiago: quella che parte da Mosson presso Cogollo, serpeggiando con lunghi *tourniquets* pel Costo, e che fu compiuta nel 1854. Su quella strada fa servizio una *messaggera*, la quale ricorda ancora i vecchi furgoni postali, che i nostri nonni allegramente chiamavano *velociferi*, impiegando da Thiene ad Asiago circa ore 5 ½ mentre con la ferrovia, il viaggio verrà ridotto a meno di 2. Tolto così l'inconveniente di un viaggio scomodo con la messaggera, vi è il modo di raggiungere rapidamente e comodamente la meta.

Gli « House-boats » di Henley. (*Neg. Taunt*).

Le villeggiature acquatiche in Inghilterra

Della enorme folla di *sports* che in Inghilterra vigoreggiano, molti sono noti attraverso a tutto il mondo, alcuni invece non hanno varcato le spiaggie della piccola isola gloriosa. Queste Cenerentole dello *sport* britannico, appunto perchè Cenerentole, hanno per sè le più alte virtù e le più profonde bellezze. Qualche mese fa mi fu caro portare a conoscenza della benemerita famiglia del Touring Club Italiano uno di questi poetici e intensi *sports* inglesi, quasi totalmente ignoto sul continente: il *caravanning*. L'idea piacque, poichè la Direzione della *Rivista* graziosamente mi pregò di segnalare, se ce n'erano, altre forme britanniche di turismo, ugualmente belle e conosciute. Con viva gioia prendo la penna, a presentare agli amici turisti d'Italia, la Cenerentola, sorella carnale del *caravanning*, il turismo acqueo, il *caravanning* che ha per strada il fiume, per carro zingaresco il battello, per quadrupede la gran vela bianca, per forza motrice il vento del cielo.

Un saluto passando dal villaggio.

(*Neg. Jarrold and sons*).

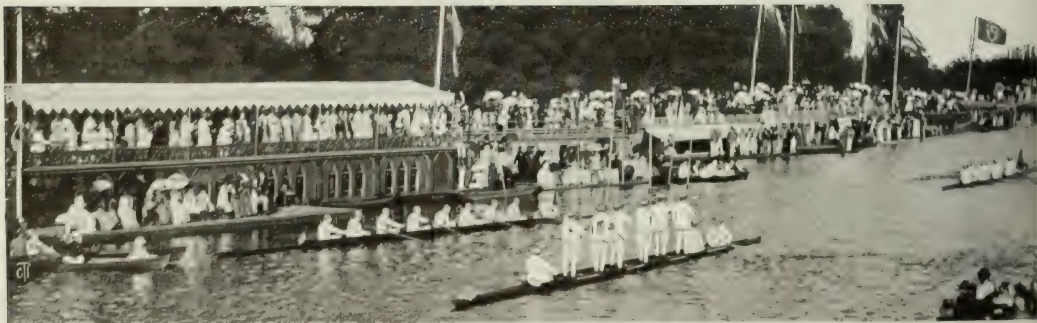
In Italia sono sufficientemente conosciuti gli *house-boats*, o battelli case. Chi è stato una volta in Inghilterra, ed ha visitato il Tamigi fino ad Henley o ad Oxford, tornato in patria, non ha mancato di riferire l'esistenza sulle due sponde di lunghe file di strani battelli, a fondo piatto, sui quali una fiorita e leggera architettura di terrazzi emerge dalla placida onda del fiume. Le fotografie che qui riproduco danno una chiara idea di queste lievi e leggiadre processioni di imbarcazioni dalla forma mai prima veduta. Sono gli *house-boats*. E chi li ha ammirati, dolci e composti, cullarsi al ritmo dell'onda in un'insenatura del Tamigi, sotto un

INFILATA DI « HOUSE BOATS » SUL TAMIGI AD OXFORD. (*Neg. Taunt*).

filare di pioppi stormenti, mentre le acque si infiammano al fuoco del sole che cade — non ha mancato di sentire il desiderio di vederli mettersi in moto, così, nella loro ordinanza armonica, di vederli navigare lenti e maestosi come uno stuolo di cigni verso la foce del fiume imperiale, nella pace solenne della sera.

Ahimè, gli *house-boats* son destinati a veder fluire senza fine l'acqua chiara del Tamigi, a sentire lungo i loro fianchi la carezza invitante dell'onda che scende, e a non muoversi mai. Non sono battelli, sono case: case che hanno l'acqua invece che la terra per fondamento. Il loro uso è effimero: solo nel colmo della stagione bella sono popolati, durante le regate di Henley e di Oxford, quando tutta l'eleganza della metropoli s'è trasportata sulle rive del Tamigi. Allora poche cose al mondo ci sono, più inebrianti degli *house-boats*, diventati tribune, *clubs*, giardini da thè, splendenti delle *toilettes* candide delle dame, dei vestiti bianchi degli uomini, aulenti di tutti i profumi, ridenti di tutte le grazie. Ma poi, quando la breve fiammante settimana è finita, gli *house-boats* ritornano ad una vita molto più calma: sulle loro terrazze, fra le fragili fioriture delle loro colonnette candide, c'è ancora della gente che prende il thè, guardando colare senza posa l'acqua del fiume, e ammirando le coppie dei cigni bianchi, ma non più la suprema folla della gran settimana: poi anche quei pochi mesi di letizia passano, il cielo s'ingrigia sui flutti che si fan tristi, le foglie dei pioppi cadono, e le file leggiadre degli *house-boats* restano spopolate, abbandonate, desolate, tristi fino alla disperazione di essere così duramente ancorate alla riva, di non potersene svellere, di non poter andar giù, con la corrente, a veder Londra popolosa, e ritrovare il bel mondo raffinato e opulento che per così poco le viene a visitare.

RITORNO A BORDO. (*Neg. Jarrod and sons*).

Gli *house-boats*, indissolubilmente saldati alla sponda, non sono adunque strumenti di *sport* e di turismo, più di quanto lo sono una terrazza di giardino o una graziosa casa da thè. Agli amici del Touring l'*house-boat* non serve. Non è sul Tamigi, non è sul fiume sacro all'eleganza britannica che bisogna cercare la sorella acquatica del *cara-*

GLI « HOUSE BOATS » CARICHI DURANTE LE REGATE. (*Neg. Taunt*).

IL BATTELLO NON TURBA I SONNI A NESSUNO.

(Neg. Jarrold and sons).

vanning, la casa intima, navigante a tappe lente, ignara del fragore e del sudiciume della meccanica, andante in braccio al vento, senza itinerario, senza furia, strumento di letizia sana e di libertà.

Bisogna, per trovarla, che ci trasportiamo sui *Broads* del Norfolk. I *Broads* — che alla lettera vuol dire «i larghi» — sono una rete fitta di acque che si incrociano in tutti i sensi, si spostano, si disgiungono, si espandono in vasti laghi, per restringersi più in là in una corrente carezzevole, e discendere tutte insieme al mare, ma senza entusiasmo, anzi con una pigrizia deplorevole, che le induce a trovare dei rivolgimenti infiniti, dei zig-zag di assoluto lusso, dei *tourniquets* da strada di alta montagna, e che fa loro impiegare giornate e giornate per il viaggio da Norwich a Yarmouth che un'acqua ragionevole compirebbe in poche ore. Si direbbe che le onde sorelle del Waveney, del Yare, del Wensum e del Bure — i quattro fiumi che alimentano i *Broads*, distendendosi a ventaglio nelle opime contee di Norfolk e di Suffolk, e convergendo ad un'unica foce, Yarmouth — sono innamorate della dolce, grande pianura orientale nella quale fluiscono ed hanno orrore del mare. Così prolungano più che possono la permanenza sulla terra amata, si servono del più leggero intoppo, del più penetrabile tufo per svoltare in larghi ghirigori, pigliano il più insensibile avvallamento del suolo come una scusa per improvvisare un lago e farci dentro una lunga fermata: e così raggiungono il loro intento, di prolungare e moltiplicare le carezze al piano irriguo — l'amante del cuore — e di ritardare il dovuto abbraccio allo sposo legittimo — il mare. Il genio di Leonardo non avrebbe saputo aggiungere una risorsa a questo ben congegnato tradimento.

Gli inglesi, pratici come sempre, sfruttano a vantaggio proprio l'anormale situazione. I *Broads* di Norfolk costituiscono uno dei divertimenti estivi più sani, più belli, più completi che l'Inghilterra abbia a propria disposizione. Per una settimana, quindici giorni, un mese, sopra un *yacht* o un *wherry* — il *yacht* è più piccolo, il *wherry* molto più grande — si va vagabondando sulle acque dei quattro fiumi. Il fiume diventa in effetto quello che Pascal lo definì, una strada che cammina: e che cammina in modo

ALL'ANCORA. (Neg. Jarrold and sons).

assolutamente *comfortable*. A Yarmouth, a Potter Heigham, a Wroxham, a Stalham, a Hingham, a non importa quale dei mille villaggi lindi dal nome olandese che le acque del Bure e del Yare toccano nel loro capriccioso viaggio, si trovano diecine di armatori in miniatura, ciascuno dei quali possiede una vera flottiglia di battelli a vela, d'ogni genere, per qualunque numero di persone, fra due a dodici; imbarcazioni comodissime, spesso di lusso, con cabine larghe, letti elastici, buona cucina, un vasto salone, il pianoforte, coperte, e un repertorio inverosimile di cuscini, ingredienti di primissimo ordine per il *comfort* e quindi la felicità dell'inglese.

Ciò che è fondamentale e caratteristico — in questa forma di svago e di turismo — è che il contatto con l'ignoto è assolutamente escluso — precisamente come nel *caravanning*. Gli amici ce li scegliamo noi: e lasciamo a terra chi non ci piace. Quando si va dall'armatore, si sceglie il *yacht* o il *wherry* adatto per le due o tre o dodici persone della brigata. Se s'è più che dodici, si piglian due battelli, che fan strada insieme. Per quanto tempo il noleggio dura, il battello è cosa nostra, è domicilio nostro, esclusivo quanto la casa che abbiamo abbandonato all'arsura estiva. L'armatore dà da uno a tre uomini per il maneggio della vela e del timone, per il servizio di cucina e di pulizia: la loro mercede è inclusa nel nolo, e la comitiva non ha da dar loro altro che la mancia, se è rimasta soddisfatta.

L'itinerario ce lo stabiliamo noi, e lo variamo quando ci piace. Ci fermiamo, quando un'insenatura del fiume ci par più dolce, o appare una abbazia gotica che laggiù, al lembo della selva, che chiama con squilli d'oro i suoi fedeli, o s'erge un mulino a vento che lavora con le sue braccia spalancate in croce nella gran piana. La cucina la facciamo come la vogliamo noi: discendiamo noi, nei porti d'approdo, a comprar quel che ci pare, e ordiniamo noi allo *steward* il *menu* di nostro gusto. La libertà è assoluta, integrale. Poichè, dopo un paio di giorni, i contatti col mondo sono completamente spezzati, e la realtà, in quel fantastico peregrinare in compagnia dei cigni fra acqua e cielo lungo due rive fiorite, orlate da chiese e da giardini e da castelli crollanti e da villaggi felici, par lontanata, sommersa in un crepuscolo favoloso di brume rosate. Si vive in un ambiente unico, fra effluvi di libertà e di serenità e di immaterialità e di oblio che sono in contrasto assoluto e ristorante colla vita accesa e tumultuante dalla quale ci siamo avulsi e alla quale, purtroppo, varcata quest'oasi breve, dobbiamo tornare. Questo singolarissimo stato d'anima che il peregrinare sui *Broads* dà, è per me il più meraviglioso fra i suoi risultati, che per nessun altro verso, io ritengo, si può ottenere. E' la dolcezza di un sogno, sempre sereno che si protrae per una settimana: ma di un sogno che si trama sulla coscienza di essere in veglia: un sogno nella realtà, che nella consapevolezza di sè, raddoppia la sua forza di felicità.

La giornata è una ininterrotta e armoniosa successione di sensazioni piacevoli. Ci si sveglia di buon mattino: chi ha voglia, fa il bagno nel fiume: chi preferisce una passeggiata, c'è l'incantevole paesaggio, che il battello preme col suo fianco: per chi vuol esercitare più vivamente i muscoli, c'è il canotto legato a poppa, che segue nel suo viaggio il *wherry*, come un balenotto dietro la madre. Finita la prima colazione, caricate le provviste del giorno, si leva l'àncora. Lo *skipper* spalanca in faccia al vento la grande vela candida, e il battello si mette in movimento solenne, dignitoso, senza scosse, come un cigno. Il fiume svolge amorosamente le sue larghe sinuosità dentro la campagna indicibilmente bella, verdissima, livellata, seminata d'alberi, e di mulini a vento. Si sta a prua, sopra una terrazza larga, o coricati sul ponte, e il vento batte i visi, impregnato della salsedine presa per via al mare vicino. A bordo si portano sempre libri di letteratura amena, si tengono sulle ginocchia, ma non si leggono. Il paesaggio che si sviluppa dalle due rive, sempre cambiante,

IL PONTE DI WROXHAM. (*Neg. Jarrold and sons*).

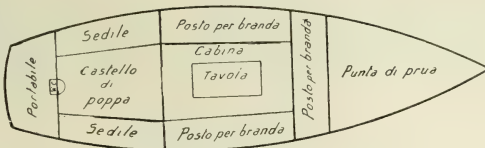
è troppo mirabile perchè si possa durar nella lettura. Quando si traversa una zona pescosa, lo *skipper* avverte: si getta l'amo, non la rete, che non è *sportsmanlike*, e si tira su una preda ricca, che servirà per variare il *menu* della sera. Spesso s'ha a bordo una carabina, e ci si svaga a tirar a bersaglio nelle bottiglie vuotate, che si mandano a galleggiar nell'acqua, o, con minor fortuna negli stormi che passano in alto volando. Ogni momento s'incontra un *yacht*, un *wherry*, o un piroscafo addirittura, carico di escursionisti della giornata (gli inglesi li chiamano, con un certo disprezzo, *trippers*), che viene in senso inverso. Da una parte e dall'altra si grida *Hello!* con entusiasmo, e si scambian risa e saluti.

Adattamento pratico di un Yacht da sport e turismo (1).

Quando abbuia, lo *skipper* abbassa la vela, la veste con sollecitudine paterna della sua guaina, e getta l'àncora... nella zolla del prato rivierasco. Essendo sempre lo *steward* un cuoco ottimo, i pranzi, conditi dal magnifico appetito che dà l'aria aperta e viva, sono incantevoli — e trascorrono in un ambiente di simpatia calorosa, per entro quella ilarità infantile e cordiale, che riempie sempre fino all'orlo l'anima dell'inglese fuori di *business*.

Le ore più deliziose sono quelle della sera, che si passano sopra coperta, sotto il chiarore delle lampade giapponesi, che immancabilmente le fanciulle portano a bordo, sotto il tremito delle stelle. Tutte le coperte e tutti i cuscini sono mobilizzati. Si comincia a cantare. Poi, via via, le voci si spengono. Più pochi parlano. Si contempla il cielo sterminato e tempestato di astri, si porge l'orecchio al nitrito lontano dei cavalli sparsi alla pastura. Poi una stanchezza sana invade i corpi che si son mossi tutto il giorno, nel divino abbraccio dell'aria libera. L'un dopo l'altro i naviganti scendono sotto coperta: e il sonno viene senza farsi attendere a premere le pupille che han asportato tanta bellezza di scene, di luci, di colori.

E il domani, per tempo, si ripiglia. In cielo continuano a passare le nuvole, nell'aria gli stornelli e le gru, in terra castelli baronali e abbazie gotiche, sull'acqua coppie di cigni amorosi e battelli giocondi, donde giungono echi di musiche, risa e saluti. Vien da dubitare se al mondo esistano ancora quei due malinconici personaggi, che si chiamano il Lavoro e il Dolore. Per fortuna ci sono i mulini a vento, che lavorano con le dolorose braccia spalancate in croce contro le nubi fuggenti del cielo, e dicono che sì...

* * *

Con tante bellezze e tante risorse, questa forma di turismo nei *Broads* di Norfolk è poco costosa, direi perfino economica. Io l'ho goduta immensamente due anni fa nel *Danntless* dell'armatore George Applegate Junior, di Potter Heigham, e, quando venne l'ora di saldar il conto, fui stupito dell'esiguità della somma che il tesoriere della comitiva reclamò: mi pare che fossero tre sterline per una settimana — forse meno, certo non più.

---

(1) Yacht (arredato da Cutter) 4 tonnellate — nuovo tipo con cabina rialzata.
Altezza: alzata m. 1,65,
» abbassata » 1,30.
Cabina: m. 2 per m, 2,70.
Lunghezza del castello di poppa m. 2,15.
Larghezza: alla fine di prua m. 1,80.
Materassi, coperte da letto, stoviglie, posate e apparecchi per cucinare.

Condizioni.

Giugno, Luglio, Agosto Lst. 5 e 15 scellini alla settimana con attendenti.
Lst. 5 — senza personale.
Maggio e Settembre: Lst. 4 — alla settimana.

Una sosta presso il ponte di St. Olave. (*Neg. Jarrold and son*).

Del resto, se si fa un po' l'analisi delle spese, si tocca con mano subito, che spendere molto non si può. Piglio i prezzi di George Applegate, che ha una flotta ammirevole di *yachts* e di *wherry* di prim'ordine, ben equilibrati, ben arredati, spaziosi, con enorme abbondanza di coperte e di cuscini: il *Danntless*, che è il battello migliore della flottiglia, 32 tonnellate di stazzo, quattro cabine, posto per otto persone, pianoforte, *skipper* e *steward* inclusi nel nolo, costa 10 ghinee (L. 262,50) in maggio, 11 (L. 288,75) in giugno e settembre, 13 (L. 341,25) in luglio e agosto, che è l'epoca in cui i *Broads* sono più affollati. Noi lo prendemmo in agosto, cioè al nolo più alto: ma, poichè eravamo otto, il contributo di ciascuno al nolo fu poco più di quaranta lire. La cucina, poichè la si fa da noi, con le derrate che noi stessi comperiamo a terra, non può portar via gran danaro. Altre tentazioni e modi di spendere non ci sono. Per cui — se non si hanno abitudini assolutamente eremitiche — è sicuro che, oltre agli altri infiniti vantaggi che offre, una settimana o un mese di villeggiatura acquea serve anche a far risparmiare danaro.

A VELE SPIEGATE PER LA *Cup-regatta*.
(*Neg. Miss Bessie Applegate*).

E' trapiantabile in Italia questa bellissima forma di vacanza e di turismo? Io penso che sì. Ho avuto la fortuna, lo scorso settembre, di navigare il Po da Piacenza alle foci, nella indimenticabile crociera organizzata dal T. C. I.: e ho potuto vedere coi miei occhi che il nostro vecchio Eridano può in molti tratti offrire attrattive uguali ai *Broads* di Norfolk a chi ami una navigazione d'acqua dolce a vela, calma, amabile, che permetta di passare molte ore all'aperto, ma raduni tutto il *comfort* sotto coperta. Dovesse il Po, per la velocità della sua corrente, la troppo solenne austerità delle sue linee, rivelarsi inadatto a questo scopo, restano i nostri incantevoli laghi, che più raccolti e più pittoreschi dei *Broards* di Norfolk, possono in modo meraviglioso fornire l'elemento fondamentale per una villeggiatura acquatica come quella che ho descritto.

Segnalo l'idea all'infaticabile e vigile spirito d'organizzazione della Direzione del Touring Club Italiano: e sono certo di deporre il seme nel terreno più ferace, dove, se non si opporranno forze avverse ed ostacoli ch'io di quì non sono in grado di prevedere, vigorosamente germoglierà.

Londra, giugno 1909.

GIUSEPPE BEVIONE.

DAL PONTE DI POTTER HEINGHAM. (*Neg. Miss Bessie Applegate*).

VALICHI ALPINI.

Anche lo Spluga e il San Gottardo furono sgombrati e di luglio il Gran San Bernardo e il pittoresco Pordoi (Trento-Cortina) cedono il passo ai veicoli. In tal modo tutti i valichi alpini sono aperti.

Alle Società Sportive e a quelle d'incremento locale.

Rivolgiamo loro viva preghiera affinchè vogliano trasmetterci oltre che l'elenco dei soci, alcune copie del loro statuto-regolamento, e almeno due esemplari della monografia che riguarda le Società stesse.

L'ACCAMPAMENTO DEI SOCI DEL C. A. I., SEZIONE DI GENOVA, A PRA RIONDO. (Fot. E. Ferraris)

SOTTO LA TENDA

Il camping in montagna.

Crediamo superfluo tornare a ripetere su queste colonne la definizione dell'espressivo vocabolo inglese *camping* il quale si può dire entrato, nel dominio della nostra lingua come la cosa che essa parola significa è entrata nelle nostre abitudini.

Come i nostri lettori ricordano, primo a recare in Italia il costume inglese di vivere lunghi giorni all'aperto sotto lo schermo di una leggiera tenda che ci consenta di recar con noi la nostra abitazione quando il capriccio c'invogli di cambiare località, fu il principe Scipione Borghese che accampava lo scorso anno in un pittoresco pianoro del Monte Baldo. Poco dopo, nella medesima stagione, come noi riferimmo, altri con assai più modesti mezzi ne seguirono l'esempio.

TENDA PER QUATTRO. (Fot. Tensi).

Quest'anno certamente il *camping* alpino avrà numerosi seguaci.

Anche da noi, soprattutto nelle città popolose ed industriali, il tumulto della vita intensamente attiva e complicata ha fatto sorgere il bisogno di una tregua in cui maggiore sia la libertà e la tranquillità del riposo intellettuale e più intimo il contatto con la serenante grandezza della natura.

Molte sono già le comitive che in questo inizio di stagione si sono accordate per trascorrere qualche settimana o qualche giornata tra la pace maestosa della montagna e che hanno scelto per ragioni di economia o di indipendenza quella abitazione di genti primitive che è la tenda.

Crediamo opportuno citare il felice esperimento compiuto fin dal maggio scorso da alcuni soci della Sezione genovese del Club Alpino, i quali si recarono a passare alcuni giorni sul piano di Pra Riondo a 1000 metri sul mare fra il Monte Beigna ed il Monte Sciguello dirimpetto alla marina di Cogoleto.

Un nostro socio che fu della partita ci riferisce che «si provvidero 7 tende da campo, alcune pentole di alluminio, viveri freschi ed in conserva, ed i signori del Comitato insieme ad altri 5 soci disposti ad aiutarli, partirono il sabato mattina, 22 maggio, per Cogoleto.

Caricati 3 muli si trasportò tutto al luogo fissato per l'attendamento, dove si giunse dopo 5 ore di cammino, alle 7 di sera. Si impiantarono subito le tende e le cucine, mentre si godeva l'imponente panorama delle due Riviere illuminate dal sole che stava per tramontare.

Giungevano intanto a brigate gli altri, ed alle 11 il campo era al completo.

Il giorno fu occupato in escursioni ai monti vicini e si consumò il pranzo preparato da alcuni inquilini del *camping*, trasformati per l'occasione in esperti cuochi.

Alla sera della domenica, levate le tende, ciascuno col proprio sacco sulle spalle, i gitanti erano di ritorno a Genova ove la tirannia impellente degli affari li reclamava.

L'accampamento progettato dai giovani della Stazione universitaria del C. A. I. ha invece un carattere più permanente.

L'iniziativa ha lo scopo di offrire agli studenti il mezzo di attendarsi economicamente in un importante centro alpino per poter effettuare gite, ascensioni e abituarli a gustare la vita accampati.

Venne costruito un tipo speciale di tenda alpina risolvendo alcune questioni pratiche intorno alla bontà del materiale da campo e alla praticità delle dimensioni. Per coloro ai quali può interessare, ecco la descrizione della tenda. La tenda S. U. C. A. I. può essere montata per 2-4-8-12-16 persone. Per 4 è composta da una *copertura:* (4 teli rettangolari 2,05×1,32 — 4 trapezoidali 1,76×1,35. I teli portano una doppia bottoniera in alluminio e relativi occhielli. Agli angoli occhielli d'alluminio per l'introduzione dei ritti) e da un'*armatura* (16 ritti, cm. 49×3 — 8 di cm. 26×3 — 20 picchetti di cm. 26 — 8 corde di tensione mm. 5 con regolatore).

La tenda che è costruita con tessuto speciale grigio impermeabile si monta o smonta, con un po' di pratica, in 5 minuti, copre una superficie di metri 2,40×2 ed è alta m. 1,80, le parti basse m. 1,32. Pesa a testa chilogrammi 3,500 e si compone di parti perfettamente eguali in modo che ciascun alpinista può innalzare la tenda con qualunque altro alpinista munito di una porzione di tenda S. U. C. A. I. Ogni porzione si raccoglie in un sacchetto cilindrico di cm. 50×12. Con una tenda per 4 si possono piantare 2 tende per 2 persone ciascuna (m. 2×1,60, altezza m. 1,10). Per montare tende per più di 4 persone non si fa che unirle in serie.

Per montare e smontare la tenda a 4 posti concorrono le 4 persone che la tenda può albergare.

Si svolgono sul terreno i 4 teli rettangolari e si

abbottonano fra di loro nei lati lunghi in modo da formare un unico telo rettangolare.

Svolti i 4 teli trapezoidali si congiungono a 2 a 2 abbottonando i lati maggiori, indi si uniscono al telo rettangolare cominciando dalla mezzaria e seguendo

TENDA DI MONTAGNA PER DUE. (*Fot. Tensi*).

gli altri 2 lati del telo trapezoidale fino all'estremità inferiore.

Si innestano poi fra di loro i 4 ritti lunghi formando così un ritto centrale anteriore: con altri 4 ritti lunghi si formerà il ritto centrale posteriore, l'estremità dei quali verranno passate nei 4 occhielli grandi d'alluminio che si trovano nella parte del telo formante il colmo della tenda.

Fra il penultimo e l'ultimo occhiello verranno fissate 2 corde nel ritto anteriore e 2 in quello posteriore.

Infiggendo nel terreno 2 picchetti per parte si avrà cura di legare a questi le corde, e regolando la tensione collo speciale distenditore, i ritti rimarranno in piedi.

Ai 4 angoli più bassi della copertura verranno invece fissati 4 ritti, formati ciascuno da 2 ritti lunghi e 2 corti, innestati fra loro e coll'estremità superiore passante attraverso ai 3 occhielli d'alluminio dei teli in mezzo ai quali verrà pure fissata una corda. Questa verrà legata ad un picchetto infisso nel terreno e se ne regola la tensione in modo che tutti i teli siano ugualmente tesi allo scopo di obbligare l'acqua a scorrere sulla linea di displuvio. Vicino a ciascun ritto poi verranno infissi nel terreno altrettanti picchetti ai quali saranno fissate le cordicelle poste all'estremità dei teli.

Nel mezzo poi di ciascun lato verrà infisso nel terreno un picchetto al quale verrà pure fissata la corrispondente cordicella infissa nel telo. Tuttociò per attaccare solidamente ciascun lembo della tenda nel terreno onde proteggerla dai venti alpini. Per entrare nella tenda basterà sbottonare la linea mediana del lato anteriore che all'occorrenza potrà venir chiusa anche internamente nell'istessa maniera che si chiuderebbe dall'esterno.

La tenda si smonta eseguendo in senso inverso le operazioni indicate per montarla.

TENDA ED ACCESSORI: 1-3 ritti - 2 picchetto - 4 telo.
(*Fot. Tensi*).

"PER IL BOSCO E PER IL PASCOLO"

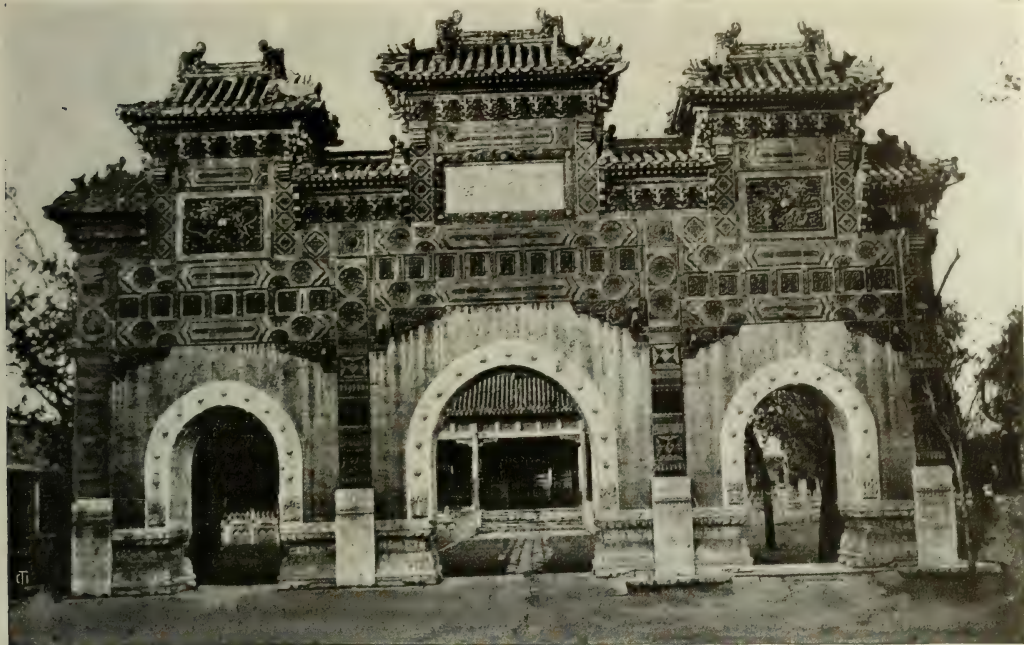
L'appello lanciato dal Touring « Per il bosco e per il pascolo » ha un'eco grandiosa, proporzionata all'importanza dell'argomento e agli intendimenti del Sodalizio.

Da ogni parte ci giungono incoraggiamenti morali e materiali, affidamenti di concorso, proposte. La sottoscrizione aperta prosegue in modo promettente e tale da farci sperare che potremo raggiungere l'ingente somma necessaria.

Una quantità di giornali parlano dell'iniziativa e la propugnano.

La comunicazione fattane al Congresso Forestale di Bologna sollevò un vero entusiasmo. Se ne sono interessati anche col contributo pecuniario molti Enti e il Ministro di A. I. C.; altri stanno maturando le loro decisioni. Nel luglio corrente si procederà alla nomina della Commissione.

La brevità del tempo trascorso dalla comunicazione ufficiale ai Soci delle iniziative assunte ci consiglia a rimandare al prossimo numero della *Rivista* l'esposizione delle pratiche fatte e dei brillanti risultati già ottenuti dalla sottoscrizione aperta.

lvb.

PECHINO. — Il tempio di Confucio con le grandi porte in smalto.

LA CINA D'OGGI

Mezzi di comunicazione. — Arte cinese

La Cina è diventata di moda sopratutto dopo il portentoso viaggio automobilistico da Pechino a Parigi compiuto dal Principe Borghese, la cui dotta e brillante relazione, comparsa illustrata su queste colonne, ha destato il vivo interesse di tutti i soci del Touring; e anche dopo la pubblicazione recentissima d'un pregevole volume dell'ex Ministro francese Stefano Pichon; ma la Cina è ancora pochissimo conosciuta in Italia, ed a torto.

Lo sviluppo civile raggiunto dal Celeste Impero, dopo l'insurrezione dei Boxers ha qualche cosa di meraviglioso, specialmente nei riguardi della viabilità e dei mezzi di trasporto, sicchè sarà cagion di sorpresa per chi abbia conosciuto la Cina prima del 1900, la rapidità colla quale mi fu possibile intraprendere un viaggio nel cuore dell'immenso territorio.

Molti turisti, i quali seguono regolarmente un itinerario elaborato e svolto da agenzie europee di viaggi, passano per la Cina toccando solamente Shanghai o dedicando forse un paio di giorni ai dintorni di questa città, mentre, se hanno del tempo disponibile, lo consacrano di preferenza al vicino Giappone.

PECHINO. - Tempio del Cielo.

E' vero che le vicende politiche degli ultimi anni hanno fatto convergere l'attenzione d'Europa sul paese del Sol levante; illustri romanzieri ce l'hanno descritto e reso affascinante, geniali musicisti ne hanno tradotti sulle nostre scene i costumi ed i sentimenti degli abitanti, ed è vero altresì che le bellezze naturali del Giappone sono più notevoli che in Cina; ma è del pari innegabile che la Cina offre sotto il punto di vista artistico alla curiosità intelligente del turista un materiale d'osservazione e di studio di gran lunga superiore come qualità e come quantità a quello del Giappone. E nessuno potrà negare questo fatto dopo una visita a Pechino, giacchè i monumenti giapponesi e per tecnica e per ispirazione, pur serbando qualche analogia di maniera, non possono reggere in modo alcuno il confronto con gli incalcolabili tesori dell'arte cinese.

Pechino mi ha prodotto un'impressione in-

dimenticabile, l'impressione che riportai visitando Roma per la prima volta.

Mentre per tutta la Cina troviamo a milioni templi e pagode di tutte le dimensioni, ma con poca varietà di forme e di stili, a Pechino invece l'arte architettonica sbalordisce per la ricchezza inesauribile dei motivi e la forte originalità del pensiero che li ha concepiti, e si impone anche a degli occhi profani a tutt'altro abituati, quali sono i nostri.

Pechino.
In alto: Monumento al Teshu-Lama Tempio Giallo.
In basso: Monumento al Teshu-Lama Bassorilievo.

Offrendo alla *Rivista Mensile* le fotografie dei monumenti più illustri, sia come capilavori artistici, sia come documenti d'una storia gloriosa e secolare, io mi permetto di far seguire alcune rapide note, non perchè presuma di descrivere, ma semplicemente perchè servano di cenno esplicativo... di illustrazione alle illustrazioni.

Il tempio del Cielo è una costruzione tra le più imponenti del mondo.

Alla elegante maestà delle linee esterne si aggiunge all'interno una profusione di minuti e perfetti lavori di pittura, scultura, mosaico e smalto a diversi colori, che si fondono in una sinfonia sontuosa e fantastica di disegni, di tinte e di forme in cui l'occhio si perde, senza tuttavia che la pesante storditezza la quale coglie l'animo innanzi agli spettacoli d'esagerata esuberanza, s'impadronisca di noi. Nel grandioso parco che lo racchiude troviamo altri monumenti tra i quali il magnifico altare rotondo a tre piani tutto in marmo bianco. Le balaustrate sono pure in candido marmo artisticamente scolpite.

Il tempio fu fatto costruire dall'imperatore Yung Loh nel 1421 e venne restaurato nel 1751.

I tempi di Pechino sono moltissimi, anzi la cronaca cinese li fa salire a 10 000, ma io mi riservo di presentarne i più cospicui.

Un'impressione di grandioso ci offre l'amplissima sala del Tempio dell'Agricoltura ove, — documenti insigni e singolari di geografia antichissima — ho ammirato delle tavole in marmo portanti i nomi di tutte le montagne, mari, laghi e fiumi principali dell'Impero Celeste.

E' in questo tempio che l'imperatore con tre principi, accompagnato da nove grandi personaggi, una volta all'anno compie il rito sacro e simbolico detto della semina.

Il Tempio dei Lama, anch'esso gigantesco, contiene un Budda colossale alto circa 22 metri, plasmato secondo il barrocchismo grottesco, che sembra una delle caratteristiche rappresentative di questa grande razza. In questo tempio abitano circa 1000 preti tibetani, dipendenti dal Dalai Lama.

Il Tempio di Confucio è modellato, sullo stile di tutti i monumenti confuciani in Cina: altissimi ed austeri cipressi lo fronteggiano, quasi numi tutelari; si dice che siano stati piantati al tempo della dinastia dei Sung, circa mille anni fa.

Dieci tamburi in pietra vi eternano delle strofe poetiche scritte, dicesi, durante il regno del principe Hsuan, la bellezza di 827-782 anni avanti Cristo.

Il Tempio dei Classici dalle linee svelte e dalla doviziosa decorazione, costituisce il modello tipico dell'architettura cinese, la quale doveva certo essere molto avanzata a quei tempi.

200 monumenti in pietra scolpiti su ambo le parti, portano il testo completo dei nove classici, e furono fatti costruire dall' imperatore Tsin Shi Huang quando questi ordinò che tutti i libri in Cina fossero distrutti.

Ecco un sovrano che ha manifestato lo stesso amore per la sintesi di Mosè e dei legislatori romani — e se queste pietre non sono altrettanto laconiche delle dodici tavole e dei dieci comandamenti, non si può dire che contengano meno saviezza e profondità di pensiero.

Il Tempio Giallo, situato fuori porta Anting, è diviso in due edifici: orientale ed occiden-

1. TIENTSIN, monumento ai caduti russi del 1900. — 2. CHEFUO, entrata nel porto. — 3. FIUME SANGTSE. — 4. Leone
n bronzo situato nel cortile della Legazione italiana a PECHINO. — 5. Arsenale di TSINGTAO. — 6. Una strada moderna
ıelle vicinanze di TSINGTAO. — 7. Soldati di guardia al tempio Giallo. — 8. Veduta dal mare di HANGANA SANGTSE. —
). Baia di TSINGTAO.

FERROVIA A PECHINO, TERZA CLASSE.

DONNE MANCESI A PECHINO.

tale; il primo però, ch'era considerato una volta come il più pregevole, trovasi ora in rovina dopo l'occupazione giapponese nel 1900.

Il Tempio della Gran Campana fu costrutto nel 1734, ma la campana è opera della dinastia dei Ming. Pesa circa 39 450 chilogrammi ed è la più grande che sia mai stata costrutta dopo quella del Kremlin a Mosca.

Il Tempio delle Cinque Pagode è di stile prettamente indiano e fu costruito per accogliere un principe bramino che recava omaggio e doni all'imperatore Chengwa dei Ming.

La Torre del Tamburo e quella della Campana, di puro stile cinese, furono costrutte al tempo della dinastia Mongola. La campana pesa circa chilogrammi 9080 e manda tuttora i suoi rombi la notte. Dall'alto di queste torri si gode la miglior vista di Pechino e della città sacra, il cui accesso è rigorosamente interdetto al pubblico.

Vale la pena di fare anche una visita alle tombe dei Ming che si trovano vicino alla città di Chang Ping Chao, circa 45 chilometri al nord di Pechino, in una specie di vallata profonda ed amenissima. Sui lati della via così detta « Santa » che conduce alle tombe, troviamo una duplice schiera di animali e personaggi marmorei di proporzioni paradossali.

La gran Muraglia è una delle celebri meraviglie cinesi. Fatta costruire dal gran conquistatore Tsin Shi Wang (200 anni avanti Cristo) per tener separati i Mongoli dai Manchesi, la muraglia merita di esser vista per le sue straordinarie dimensioni e per la suggestione di inimmaginabili epopee remote che suscita nell'a nimo sognante.

Trovo ora d'aver commesso uno sbaglio nell mia qualità di narratore e di turista, avend cioè data la relazione della mia visita a Pe chino, senza prima descrivere il modo col qual raggiunsi la capitale.

Partii da Shanghai il 1 novembre in piroscaf ed il 3 mattino eravamo a Tsingtao (400 miglia) La città è moderna completamente tedesca trovasi in una magnifica baja la quale offre un buona spiaggia pei bagni di mare. In port vediamo ancorate parecchie navi tedesche mer cantili e da guerra, oltre ad un enorme ba cino da raddobbo capace di 16 000 tonnellate La città ha parecchie fortificazioni ed è occu pata da 2000 soldati. La popolazione const di circa 2000 europei e di 10 000 cinesi.

Da Tsingtao si estende la ferrovia fino a Ci nanfu (lunga 450 chilometri) passando per Kiao chao, e che col tempo dovrà allacciarsi al tronc Tientsin-Pechino.

Dopo 5 o 6 ore di sosta a Tsingtao, partiam per Chefoo, che trovasi circa 24 ore più a nord (250 miglia). La città, quantunque abbi l'aspetto misero, è rinomata pel suo clima mit e per la sua estesa coltivazione di frutta.

Riprendiamo il viaggio nel pomeriggio de giorno 4 ed al mattino del 5 siamo a Tak (200 miglia) dove sorgono i famosi forti ch le artiglierie europee nel 1600 ridussero al si lenzio; indi proseguiamo per Tientsin, risalend il fiume Peiho per circa 50 miglia. Il fiume poco profondo, in parecchi punti abbastanz

CHIEN-MEN (Porta centrale del Sud) PECHINO. Tipo Mongolo. Tempio cinese a TSINGTAO.

tretto e non è navigabile nella stagione in-
ernale.

Tientsin, il terzo porto della Cina per impor-
anza commerciale, è tipico e diremo quasi
nico nel suo genere. E' diviso in parecchie
oncessioni, ognuna delle quali è governata da
n funzionario europeo e soggetta alle leggi
ello Stato al quale appartiene. Le più impor-
anti sono le concessioni inglese e francese che
sistono da molti anni, mentre l'italiana è an-
ora allo stato... vergine e popolata solamente
alla guardia italiana e da pochi cinesi.

Tientsin è una città che tende ad europiz-
arsi. Fu dopo la disfatta dei Boxers e la di-
truzione della città che il Vicerè fece costrurre
trade spaziose e impiantare un servizio d'ac-
ua potabile, luce elettrica e tramvie.

Tanto a Tientsin che a Pechino trovai che
a razza cinese si trova in condizioni fisiche su-
eriori di quel che non sia a Shanghai ed al
ud; i soldati reclutati in quei paesi sono alti
robusti, ed hanno un aspetto abbastanza
narziale. Il giorno in cui saranno ben organiz-
ati ed armati l'Europa potrà parlare seria-
nente del pericolo giallo.

Il 7 mattina, partiti con l'espresso che giunge
a Mukden e tocca Shan-hai-kwan, in 3 ore e
nezza eravamo a Pechino.

In Pechino ho visitato la Legazione d'Italia,
ell'antico palazzo del principe Fu, dove si
rovano i famosi leoni in bronzo. Là dentro
ono acquartierati circa 200 marinai ed havvi
n impianto Marconi che comunica colla stazione
i Shan-hai-kwan o diremo meglio col mare.

Anche Pechino subì molti cambiamenti e
niglioramenti dal 1900 in poi, ed è ora resa
più moderna per le sue vie larghe e per la sua
ottima organizzazione di pubblica sicurezza e
per la sua pulizia.

Il mio soggiorno a Pechino durò fino al 12
mattina; presi il direttissimo per Hankow che
fa servizio una volta alla settimana con va-
goni letto e ristorante, arrivando il giorno 13.
Il tragitto vien fatto in 28 ore e mezza (chilo-
metri 1210) ed è poco interessante se si eccet-
tua il passaggio del Fiume Giallo sul quale ab-
biamo superato un gran ponte lungo 3010 metri.
Tanto il ponte che la ferrovia furono costrutti
in gran parte da operai ed ingegneri italiani.
Col 1 gennaio 1909 però la linea è passata nelle
mani dei Cinesi.

Hankow, la seconda città della Cina per im-
portanza commerciale, è situata sul fiume
Yangtse a circa 600 miglia dal mare.

Sebbene gli italiani in Hankow non raggiun-
gano la trentina, il nostro console marchese Me-
dici ha fiducia nell'avvenire e spera ch'essi au-
menteranno in ragione della funzione commer-
ciale che quella città dovrà assumere coll'aper-
tura delle linee ferroviarie per Canton, Shan-
ghai e Chengtu (centro del Szechuen).

Da Hankow partono giornalmente dei piro-
scafi per Shanghai, e arrivando a Nanchino il
passeggero ha la facoltà di proseguire per Shan-
ghai col treno, con una economia di circa 16
ore. Il fiume Yangtsu scorre lento e maestoso
fra due sponde floride e ridenti.

Lasciai Hankow la sera del 14 e per Kiu-
kiang e Nanchino, col direttissimo facevo ri-
torno a Shanghai dopo 16 giorni di viaggio.

AMABILE CLERICI.

1. Pagoda nel Tempio Giallo. 2. Pagoda. 3. Alle porte di Pechino.

A proposito del Cinquantenario pubblicammo nel
nnero scorso quale targa del Touring quella che
a stata murata nell'Ossario di Solferino dal Comi-
to Studentesco sedente in Castiglione d'accordo col
nsolato locale del Touring. Ci si fa sapere che la
rga in parola, pur sempre omaggio del Comm. Fe-
rico Johnson, nostro Direttore Generale, è stata mu-
ta dal Comitato Studentesco senza il concorso del
nsolato di Castiglione. In quell'errore ci potè in-
rre l'aver saputo che all'iniziativa non era estra-
o il cav. prof. Sebastiano Battaglia, nostro Con-
le di Castiglione.

Gli amici che scompaiono.

La Direzione comunica con vivo dolore ai soci
la morte del benemerito console di Teramo, signor
Giuseppe Bonolis Botti, vittima di un accidente
automobilistico.

Il compianto console era tra i più attivi amici
dell'istituzione e per merito suo la propaganda del
Touring ottenne nella sua città e nella regione cir-
costante dei risultati notevolissimi.

Alla famiglia vadano le condoglianze sincere della
Direzione e dei soci.

AVIAZIONE

L'avvento del monoplano.

L'anno 1908 segnò il successo completo ed incontrastato dell'aeroplano cellulare e più specialmente di quello costituito di due superfici portanti sovrapposte e parallele, chiamato biplano.

Infatti le conquiste dei fratelli Wright e quelle stesse dell'apparecchio Voisin ottenute per opera di Enrico Farman e di Leone Delagrange furono contrastate invano dall'audacia e dalla fede indomata di Luigi Bleriot, il quale, se riuscì a stabilire il principio turistico d'un viaggio aereo con andata e ritorno, ebbe poi a scontare questo suo successo con una sequela interminabile di incidenti più o meno disgraziati che contribuirono a raffreddare ancor più la fiducia del pubblico nel sistema monoplano.

L'anno 1909 invece, contrariamente ad ogni previsione sta per rivelare, nella gara incessante degli uomini e dei sistemi — la rivincita del tipo a piano unico.

Lo dicono i voli notevoli e fortunati compiuti da qualche tempo a questa parte dai vari seguaci del monoplano: il Bleriot innanzi tutto che pervenne poche settimane or sono a sollevare successivamente, prima un passeggero e poi due, oltre a sè stesso; Esnault Pelterie, col suo elegantissimo apparecchio che diede ottime dimostrazioni e sopratutto i piloti dell'*Antoinette*, Demanest e Latham.

Quest'ultimo è l'aviatore di macchina francese (egli è inglese di nazionalità) che ha raggiunto i risultati migliori. Citeremo soltanto quello effettuato il 5 giugno scorso a Châlons ad un'altezza fra i 15 ed i 45 metri, che durò 67' e 37''.

NUOVO *hangar* PER I DIRIGIBILI MILITARI DELLA FLOTTA AEREA FRANCESE.

E' da notarsi che durante il memorabile esperimento il tempo era tutt'altro che calmo e la pioggia continuò ad imperversare.

Con questa *performance* l'aeroplano *Antoinette* batte il *record* francese stabilito il 20 maggio scorso a Pont Long presso Pau da Paul Tissandier sopra un apparecchio Wright. In tal modo la graduatoria dei voli meccanici rimane fissata come segue.

— Wilbur Wright, 31 dicembre 1908 ad Auvours 124 chilometri e 700 metri in ore 2,20' 23''. *Record* mondiale di durata e di distanza e Coppa Michelin 1909.

— Orville Wright, 12 settembre 1908 a Fort-Myer (Stati Uniti d'America) 1 ora 15' 20''. Distanza non misurata. *Record* americano.

— Hubert Latham, 5 giugno 1909. Ore 1, 7', 37''. Distanza non misurata. *Record* francese.

— Paolo Tissandier, 20 maggio 1909 a Pont Long: 57 chilometri e 500 metri in 1 ora e 2'. *Record* francese di biplano.

— Enrico Farman, 29 settembre al Campo di Châlons: 42 chilometri in 43' antico *record* francese di durata e di distanza.

* * *

Non sarà inutile ricordare qui alcune fra le caratteristiche in cui il monoplano Antoinette che servì a stabilire il recente *record* il quale ha così interessa[to] i competenti come il pubblico, si differenzia da[gli] altri tipi.

A dire il vero i caratteri differenziali non so[no] notevolissimi, fondandosi, salvo particolari access[ori] sul medesimo principio enunciato fin dal 1876 [dal] francese Penaud delle ali a *V* formanti un ang[olo] molto ottuso ed aventi le linee sfuggenti degli [uc]celli di lungo volo, di una lunga coda riunente [in] sè gli organi della direzione tanto orizzontale che v[er]ticale, di due alette fissate ad articolazione alle [e]stremità delle ali principali allo scopo di attenu[are] gli squilibri prodotti dal rullio (questo però è [un] principio recentissimo) di un'unica elica trattiva [a] due bracci situata anteriormente e di quattro rot[e] — due maggiori e due più piccole — per lo slan[cio] iniziale dell'apparecchio.

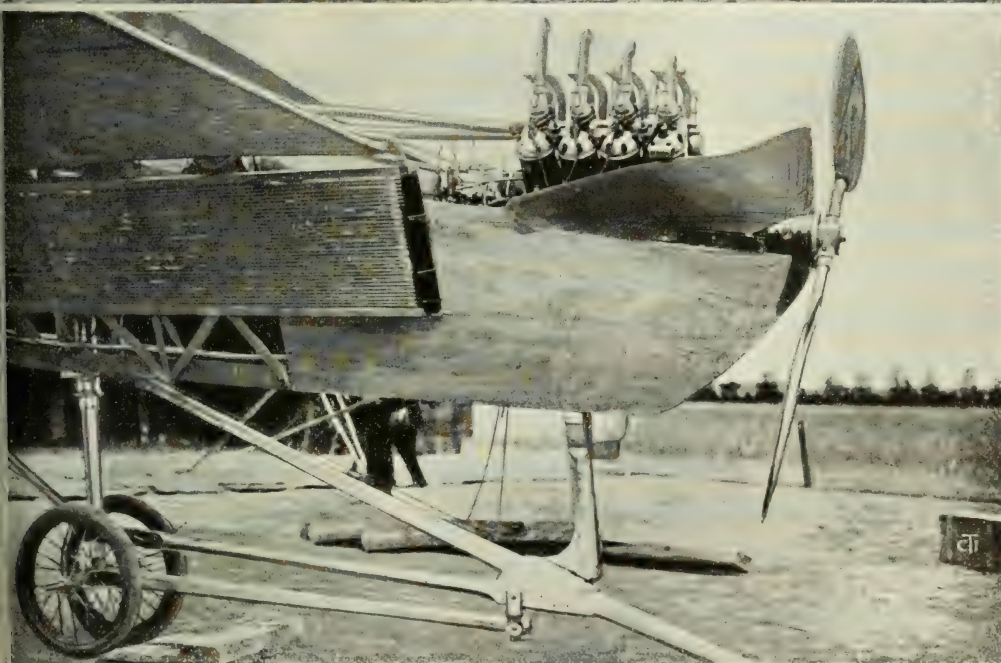
* * *

Per quanto il n[o]vello trionfo del m[o]noplano possa s[tu]pire la maggioran[za] di coloro che so[no] abituati a consider[are] la evoluzione del v[olo] meccanico con crit[eri] superficiali, pure [bi]sogna riconoscere c[he] non v'è nulla di p[iù] logico e natura[le]. L'avvenire prom[et]tente che si apre [in]nanzi ai seguaci [di] questa scuola è [per] costituire il merit[ato] premio alla costan[za] dei loro intendimen[ti]. Poichè se il bipla[no] realizza il vantag[gio] non disprezzabile [di] offrire una maggi[ore] capacità portante [con] una minore inge[m]branza della macc[hi]na la cui fronte, [in] rapporto del soste[gno] viene ad essere sensibilmente diminuita, convie[ne] riconoscere all'attivo del monoplano innanzitutto [la] minor resistenza dell'aria al conseguimento di gra[ndi] velocità, una maggiore economia di velatura nel [con]fronto del rendimento di sollevazione e finalme[nte] una maggiore efficacia di resistenza alle correnti [e] ai colpi d'aria.

L'ultimo volo del Latham eseguito in condizi[oni] sfavorevolissime d'intemperie e numerosi confr[onti] precedenti stabiliti tra i monoplani ed i biplani, o[ltre] alle più elementari deduzioni teoriche, ci permett[ono] di ritenere con certezza la superiorità del siste[ma] monoplano nell'aria mossa.

Se fino ad ora la scuola che ad esso fa capo [n]era riuscita a farsi valere, ciò va attribuito ad [un] complesso di cause che non sono ancora ben chia[ra]mente definite.

Diceva Luigi Bleriot in una intervista che e[gli] durante una sua visita al Circuito aereo di Bre[scia] avvenuta mesi or sono, che l'avvenire dell'ae[ro]plano sta tutto nell'avvenire dei motori per a[via]zione. Per cause ignote i motori d'aviazione anc[he] più perfettamente funzionanti al tavolo d'esp[eri]mento, cagionano delle spiacevoli sorprese una v[olta] piazzati su di un aeroplano. Mentre a terra dur[ano] delle ore ininterrotte nella loro azione, durant[e il] volo subiscono degli arresti di cui non è possi[bile] spiegare la causa.

Tutti sanno quanto fossero frequenti le *pan[ne]*

[H]UBERT LATHAM E IL SUO VOLO DEL 5 GIUGNO. — L'AEROPLANO ANTOINETTE VISTO NELL' INSIEME E NEI PARTICOLARI

[s]pratutto nei monoplani. Senza contare che questi [ap]parecchi, essendo dotati di una maggiore sensibi[lit]à di manovra, sovente avevano delle discese bru[sc]he con urti pericolosi sul suolo.
[A] questo inconveniente ripara la maggior perizia [ac]quistata con la pratica dagli aviatori; alle instabilità del motore pare si vada sempre più ovviando coi perfezionamenti tecnici di questo. Così non è improbabile che nelle prossime riunioni sportive d'apparecchi volanti organizzate in Francia ed in Italia, il monoplano abbia a conquistare il primato... se pure, a conforto degli ottimisti, non sia l'elicottero a farsi avanti.

Il turismo nella legislazione e nella statistica

La grande riforma francese alla Tariffa doganale Velocipedi, Automobili, Imbarcazioni.

E' stato distribuito alla Camera francese il rapporto del deputato Marco Réville fatto a nome della Commissione parlamentare doganale per la parte che riguarda la *Carrozzeria*, poichè è sotto questa voce che passano ancora i velocipedi e le automobili, rimanendo ancora in vigore in quel paese la tariffa approvata con la legge del 1892, quando cioè appena si parlava di questi nuovi veicoli.

Il Réville propone che la voce 614 della tariffa venga tripartita.

L'industria velocipedistica in Francia ebbe dieci anni fa un rilevante aumento di esportazione, poi la situazione continuò a mantenersi buona e ora si è bilanciata. E' vero che dal 1898 in poi il valore della bicicletta è abbassato, ma i capitali francesi, sicuri di essere protetti col dazio, affluirono abbondanti verso questa industria. Aumentarono così le fabbriche, aumentò il consumo per la popolarizzazione della macchina e così si poterono acquistare a buon mercato come se fossero state comprate all'estero; il consumo interno se n'è giovato e la concorrenza portò al beneficio del ribasso pur essendosi esplicata nella stessa nazione.

Il dazio quindi giovò all'industria ed agli acquirenti e va mantenuta come è. Vi furono però dei reclami, uno dei quali dei fabbricanti di *jantes* i quali si lagnavano delle tariffe troppo elevate degli altri paesi, ma la Commissione parlamentare giustamente osservò che a ciò non è possibile porre rimedio perchè essa non ha che lo scopo di studiare la tariffa francese, di togliere la concorrenza coll'estero, non già di fare una politica di rappresaglia.

Un'altra protesta della Camera sindacale del Ciclo e dell'automobile attirò l'attenzione del relatore.

Essa lamenta che ai *pignons* delle biciclette si applichi la tariffa di L. 18 e non quella di L. 220 ogni 100 chili. La dogana si appoggia sul fatto che la legge del 1892 ora esistente considera soggetti al diritto di L. 220 i pezzi di velocipedi che avevano ricevuto un lavoro di lima, di alesaggio, ed aggiustamento prima di passare la frontiera, danneggiando la mano d'opera francese. Ora avvenne che dopo il 1904 questo alesaggio si ottenne senza lima, nè torno, ma con un semplice puntaruolo e perciò cadeva la ragione della tariffa proibitiva. Qui il relatore dà ragione ai reclamanti e quindi torto alla dogana, dicendo ch'essa segue così la lettera della legge, ma non lo spirito ed è contrario agli interessi del Tesoro il non applicare ugualmente la tariffa di 220 lire. Però nessuna proposta concreta fa il Rèville lasciando alla dogana la interpretazione della legge la quale dopo queste sue dichiarazioni è probabile cambierà rotta!

Conclude infine stabilendo una voce speciale per i velocipedi e parti staccate con un diritto di L. 220 ogni 100 chili sotto la voce 614 *bis*.

La proposta che si fa ora alla Camera è la creazione di una voce speciale per le automobili dividendola in quattro paragrafi: *chassis, carrozzeria, motori e pezzi staccati, accessori*.

La separazione fra *chassis* e carrozzeria è parsa facile perchè o entrano in dogana separati o diversamente basterà dare la dichiarazione del peso; se la dogana non crede, verificherà e se non si vuole smontare la vettura si accetterà la dichiarazione doganale.

Con questa nuova tariffa uno *chassis* di 400 chili, d'un valore di 3000 lire pagherà 400 lire di dazio cioè il 13,30 % del suo valore.

Per la carrozzeria propriamente detta si mantengono i diritti fissati in passato. Non si trovò modo di differenziare la carrozzeria di lusso dalla solita.

La tariffa per le parti staccate diede luogo a difficoltà poichè non si potevano colpire i pezzi staccati del diritto di 100 lire che è quello della voce più tassata degli *chassis;* perciò si stabilì di lasciare alla dogana la valutazione dell'importanza del pezzo come si fece coi velocipedi.

Il quarto ed ultimo paragrafo è quello degli accessori dove è fatto un posto speciale ai fari e generatori d'acetilene, mentre prima andavano sotto la voce *lampisteria*.

La Camera sindacale voleva una maggiore protezione ma si limitò invece a L. 150. I corni, gli occhiali, le sirene saranno soggette al dazio delle materie che li compongono.

Una ultima parola sulle *imbarcazioni*.

Le imbarcazioni non subiscono variazioni gravi nella nuova tariffa. Si è fatta una voce speciale per quelle automobili aumentando per queste la protezione sulla media del 10 % del valore.

Queste proposte del Réville riguardano la *tariffa minima* poichè è questa che si applica all'Italia, all'Inghilterra e alla Germania, mentre per gli Stati Uniti si applica la tariffa generale che è di un terzo di più.

I. B.

Tabella della Tariffa proposta:

Numero				Tariffa ogni 100 chil.
614 *bis*	Velocipedi e pezzi di velocipedi			L. 220.—
614 *ter*	Vetture Automobili	1. Chassis	da 2000 chili o più	L. 50.—
			da 500 a 2000 chili	» 75.—
			meno di 500 chili	» 100.—
		2. Carrozzeper vetture automobili destinate ai trasporti	per merci	L. 12.—
			per viaggiatori	» 50.—
		3. Motori e pezzi staccati d'automobili.		
		4. Accessori	fari e generatori d'acetilene	L. 150.—
			altri	Regime materie che li accompagna
618 *ter*	Imbarcazioni automobili		in legno	L. 25.—
			in ferro o in acciaio	» 50.—

Il Touring e le commemorazioni del 59

1. Il Touring e la Dante Alighieri all'Ossario di Magenta. — 2. Il ritorno del corteo in paese. — 3. La tribuna dei discorsi — 4. Dopo i discorsi il Duca di Genova scende dalla tribuna. — 5. La targa commemorativa del Touring murata nell'Ossario di S. Martino il 24 Giugno — 6. Il piatto commemorativo che servì alla refezione dei soci del T. C. I. e della « Dante » nel convegno del 4 Giugno a Magenta.

(1, 2, 3, 4. Fot. Argus)

Per la circolazione internazionale delle automobili

Unificazione dei trittici.

Il sistema del trittico introdotto nei principali paesi europei per la temporanea importazione di automobili con esenzione di deposito se ha facilitato non poco il passaggio delle frontiere con detti veicoli per compiere gite in quello Stato per cui il trittico fu rilasciato, non ha però incoraggiato il movimento automobilistico internazionale.

Infatti gli automobilisti che intendono compiere lunghi viaggi ed oltrepassare varie frontiere di diverse nazionalità preferiscono rinunciare all'uso del trittico per non immobilizzare a garanzia dei medesimi una somma non indifferente, ed ancora per la difficoltà di tener ben presente le norme diverse che reggono ciascun trittico, che per pura dimenticanza inosservate, portano loro grave pregiudizio.

A togliere questo inconveniente e rendere così sempre più facile la circolazione delle automobili negli Stati esteri, il Touring ha avanzato la proposta di unificare in un sòl documento, *libretto di circolazione internazionale*, i trittici ora in uso nei vari paesi, identici nei diritti che conferiscono, ma diversi nella forma e nella validità.

Il detto libretto è costituito da una specie di tessera di riconoscimento, con uniti 12 tagliandi a madre e figlia appaiati a due a due. Il frontispizio « prima pagina » porta come testata la dicitura « Libretto di libera circolazione delle automobili in Italia, Svizzera, Austria, Germania, Francia, Belgio, Olanda e Spagna », il numero progressivo del libretto, il nome del titolare e quello della Società emittente del libretto stesso. Il verso del frontispizio raggruppa tutte le indicazioni fondamentali richieste nei trittici attuali ed in ispecie le indicazioni distintive della vettura, la firma del presidente del Club emittente del libretto, nonchè quella del titolare di esso.

Il funzionamento degli annessi tagliandi redatti in lingua italiana, francese e tedesca, è identico a quello del trittico già in uso. Consiste nel consegnare all'Ufficio doganale di quello Stato in cui si intende importare temporaneamente l'automobile, il tagliando « Entrata », preventivamente completato e nel far apporre sulla madre di esso l'attestazione di importazione e nel ripetere la corrispondente dichiarazione d'uscita all'atto della riesportazione della macchina. Tanto nel tagliando « Entrata » come nel tagliando « Uscita » e rispettive matrici, deve essere specificato il nome e la nazionalità di quell'Ufficio che registrò l'operazione di entrata e di uscita dell'automobile. Ogni copia di tagliandi annessa al libretto deve essere contraddistinta da un numero progressivo e portare il numero del libretto al quale si riferisce.

La dogana, all'atto dell' importazione, stabilirà l'identità dell'automobile e l'indicazione del peso o del valore della macchina trascritto sul verso della copertina del libretto, accerterà il dazio dovuto in base alla tariffa vigente, e segnerà l'indicazione di entrata dell'automobile nel proprio Stato sull'apposito tagliando e relativa matrice. Le operazioni di temporanea importazione saranno scritte dalle dogane su apposito registro con tutte le indicazioni risultanti dal libretto, segnando inoltre le generalità del titolare ed il nome della Società emittente del libretto medesimo. Compiuta l'operazione, la dogana staccherà il tagliando « Entrata » che dovrà rimanere allegato al registro speciale in sostituzione della madre della bolletta di temporanea importazione o dell'equipollente documento. All'atto della riesportazione, la dogana, accertata l'identità dell'automobile in confronto delle relative generalità trascritte sul verso della copertina del libretto, attesterà sul tagliando « Sortita » e relativa matrice, la riesportazione dell'automobile dallo Stato, trattenendosi il tagliando; il quale d'ufficio sarà inviato alla dogana che avrà registrata la temporanea importazione dell'automobile. Questa eseguirà le necessarie annotazioni di scarico sul registro già accennato ed al tagliando « Entrata », allegato a detto registro, unirà quello di « Uscita », contraddistinto da pari numero. Nella eventualità che l'automobile non fosse riesportato dallo Stato nel termine stabilito, la dogana che registrò l'importazione ne darà immediatamente notizia alla Società emittente del libretto invitandola al pagamento del dazio dovuto.

Con l'uso del libretto di circolazione internazionale, si eliminerebbero così parecchie richieste di dazio che spesso vengono inoltrate dalle dogane per il semplice fatto di essere stato apposto sul trittico la provvisoria annotazione di uscita dell'automobile anzichè la definitiva. Infatti accade spesso che il trittico, a richiesta dell'automobilista, non sia definitivamente scaricato per conservare il diritto di una successiva entrata, che se per caso fortuito o impensato non avesse luogo, è causa la scadenza del trittico di una domanda di dazio, la quale vien dichiarata infondata dietro esibizione del trittico su cui sia stata annotata la riesportazione provvisoria dell'automobile.

Il sistema proposto toglierebbe la possibilità di questo inconveniente, permettendo di staccare ad ogni uscita la cedola comprovante la riesportazione, da considerarsi sempre come definitiva, e offrendone altre il cui rinnovo può essere illimitato in ogni nazione per ogni eventuale rientrata.

Osserviamo ancora che gli automobilisti oggigiorno, per oltrepassare più Stati devono provvedersi di altrettanti trittici, immobilizzando a garanzia di essi una somma non trascurabile, presso la Società emittente dei trittici stessi. Se il versamento di tale somma s'impone, non si renderebbe necessario, qualora venisse introdotto l'uso del libretto in questione. Per il rilascio di esso basterebbe il versamento di un deposito cauzionale corrispondente alla tariffa doganale vigente negli Stati interessati, in quanto che non sarebbe concessa l'entrata di una automobile in un nuovo Stato qualora non risultasse dal libretto l'attestazione di uscita per opera della dogana di quello Stato in cui l'automobile fosse stato dapprima importato.

La Direzione del Touring ha fatto pratiche presso il Ministro degli Esteri perchè alla Conferenza internazionale che si terrà prossimamente a Parigi per trattare l'unificazione dei regolamenti sulla circolazione delle automobili fosse parimenti discussa l'opportunità di istituire a vece del trittico il libretto in parola, e S. E. il Ministro Tittoni così scrisse a questo riguardo:

« In risposta al telegramma del 29 scorso, mi pregio informare la S. V. che fin da quando mi pervenne la memoria del Touring Club Italiano, relativa alla proposta di istituire un libretto di riconoscimento per la libera circolazione internazionale delle automobili, portai la cosa a conoscenza dei miei colleghi competenti, i quali furono con me d'accordo sulla opportunità della proposta stessa.

« Ne ho dato ora comunicazione alla Ambasciata di Francia in Roma e alla Ambasciata di Parigi, raccomandando a questa ultima di appoggiare, d'accordo coi nostri delegati, l'iniziativa della S. V. nella prossima Conferenza di Parigi ».

Contemporaneamente sono state interessate le principali associazioni turistiche ed automobilistiche estere perchè avessero ad indurre i loro Governi a patrocinare e caldeggiare alla Conferenza di Parigi l'iniziativa del Touring Club Italiano, ed anche queste pratiche ebbero esito soddisfacentissimo.

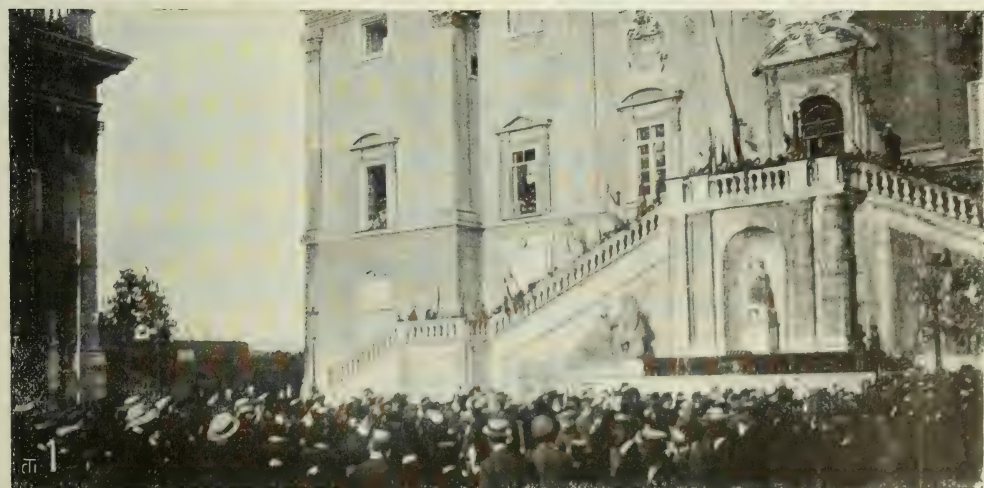
Sotto questi auspici nutriamo le migliori speranze per il raggiungimento del nostro fine.

Consoci ! In questi mesi di piena e generale attività turistica non cessate dal consigliare *amici, parenti e conoscenti* di iscriversi al T. C. I. per tutti quegli innumerevoli ed indispensabili benefici (riduzioni, facilitazioni, annuario, carta d'Italia, Rivista mensile, ecc. ecc.), che ne derivano.

Il messaggio delle staffette ciclistiche Roma-Parigi.

3

2

1

1. La partenza delle staffette da Roma. — 3. L'arrivo a Parigi. — 2. Le staffette sono accompagnate all'Hôtel de Ville,

(Fot. Argus [illegible]).

Dove le donne portano i pantaloni

Esiste una località nelle montagne svizzere ove da tempo immemorabile le donne non hanno bisogno di indire comizi femministi per rivendicare la supremazia del loro sesso contro la tirannia assorbente dell'altra metà del genere umano. Infatti sono esse che hanno la direzione della casa e l'impegno dei lavori agricoli, mentre i loro uomini se ne stanno beatamente chiusi fra le pareti domestiche a fumare ed a curare i bimbi.

PREPARANDO IL PANE.

A complemento di questa loro eccezionale fisonomia era naturale che le donne... indossassero i pantaloni, la qual cosa appunto esse fanno e non già in senso metaforico.

Tale costume è tuttora in uso nel Vallese.

In questo bel Cantone della Svizzera gli uomini fanno da donna e viceversa.

Curioso si è che tutti sembrano perfettamente soddisfatti di questa inversione dei sessi, specie gli uomini i quali, come dicemmo, hanno gusti ed abitudini casalinghe e lasciano andare le rappresentanti del sesso debole a compiere le durissime fatiche dei campi e della stalla, preferendo rimanere presso i bimbi a fare da balia asciutta.

Il villaggio abitato da questa tribù di viragini e di uomini smascolinizzati, si chiama Champery.

Tuttavia l'autrice di questo articolo rimase stupita e delusa di non veder donne nel villaggio.

Più tardi seppe che raramente scendono dalla montagna nel loro strano costume.

Alla domenica vi si vedono bensì; ma — data la maggior frequenza di forastieri che in questi ultimi anni passano di là *en touriste* — si vestono al pari delle donne degli altri Cantoni. I vecchi del paese hanno loro proibito di comparire in pubblico coi pantaloni.

Ma verso questo indumento esse professano un culto affettuoso, giacchè non vi rinunciano nonostante la proibizione. Però ad essa si uniformano, completando la loro *toilette* in modo assai spiccio. Staccano da un chiodo, che è infisso avanti la loro casa, una gonna e se la infilano in un *amen* sopra i pantaloni.

Però chi vuole ammirare queste donne nel loro caratteristico abbigliamento, deve arrampicarsi sulla montagna soprastante a Champery.

Del resto, all'infuori dei pantaloni di taglio indescrivibilmente grossolano (il che prova che vengono fatti in casa) esse portano un costume abbastanza donnesco.

Sono provviste di busto e sopra hanno un corpetto a colori violentissimi, fra i quali esse prediligono in modo speciale il rosso scarlatto.

Nei pianori di montagna si vedono chine a falciare l'erba o ritte ad affilare la falce contro la cote, accompagnandone il suono squillante con gli acuti gorgheggi di allegre canzoni montanine.

DONNE ED UOMINI ALLA FALCIATURA.

I pantaloni delle donne sono tanto lunghi che al mattino, a causa della rugiada, si bagnano e gocciolano al fondo; ed esse li lasciano bagnare sdegnando di rimboccarseli, al contrario degli uomini. Ed in ciò è tutta la differenza dei sessi, almeno in quanto si riferisce ai calzoni.

L'uso di questi due tubi di stoffa è abbastanza giustificato se si pensa alla sorta dei lavori che queste donne debbono sbrigare in

campagna, lavori che richiedono completa libertà di movenze. D'altra parte male si appresterebbe la gonna — e le alpiniste lo sanno — a chi deve ogni giorno salire un'erta montagna ripida o molto sinuosa.

Non parliamo poi dell'andare fra i viluppi di vegetazione, fra l'incrocio denso di rami e di verzura che i boschi presentano. A questo proposito ciò che si rivela incomodo ed assurdo è una berretta a fili intrecciati di cotone, una specie di calza che le donne usano e che, messa in capo, scende loro fin sulle spalle. Dal lato estetico la si potrebbe chiamare un ornamento, poichè dà un' apparenza più agile e disinvolta a questi ometti travestiti: ma praticamente sarebbe assai più preferibile un feltro sul tipo di quello portato dagli uomini. Sia perchè questa berretta non ripara i cocenti ardori solari, sia perchè è loro d'impaccio quando debbono camminare per le selve.

UNA LATTAIA.

La mentalità di questa popolazione chiusa nelle proprie tradizioni e quasi tagliata fuori dal movimento progressivo che la società all'intorno è andata subendo — è di quanto più limitato si può immaginare.

Montanari e quindi diffidenti, non parlano volentieri delle proprie cose al forastiero che li interroga. Comunque, provano stupore dello stupore altrui.

Le loro donne portano i pantaloni e lavorano faticosamente la terra? E che c'è di straordinario? Le donne non son nate forse per adempiere alle bisogne più rudi della vita e per portare i pantaloni?

Richieste le donne perchè s'ostinassero a portare quell'irrazionale berretto causa di tante insolazioni, si strinsero nelle spalle, rispondendo che da quando si ricordavano, nel paese s'era sempre usato così.

E' la ragione che per loro ha più forza di qualunque argomento. Pel montanaro la legge di conservazione è quella che vale al disopra d'ogni altra. Costerà loro meno sforzo sottoporsi ai più penosi travagli del corpo che adattarsi a mutare un solo pensiero nella loro testa caparbia.

Molti uomini e parecchie donne di questa plaga hanno già avuto occasione di vedere gli strumenti più mirabili della civiltà; l'automobile, il treno diretto, il telegrafo ed il telefono.

Ebbene, tuttociò li ha lasciati indifferenti. Che siano il telegrafo ed il telefono non si son dato pena di capirlo; quanto all'automobile ed al treno, l'unica riflessione suggerita ad un vecchio pastore del luogo, interrogato in proposito, si riferiva al pericolo che poteva derivarne pei greggi.

Per costoro il progresso si riassumeva dunque tutto in qualche pecora uccisa!

Il costume maschile portato dalle donne durante il lavoro non impedisce però che lo spettatore indovini subito l'esser loro. E' ben difficile ingannarsi al riguardo poichè la statura più ridotta, i fianchi esuberanti, l'andatura un poco ondeggiante tradisce subito il loro sesso.

(*Wide World*).

Stato di distribuzione della Carta d'Italia.

4 fogli nel 1906: Torino; Milano; Venezia; Genova.

8 fogli nel 1907: Civitavecchia; Frosinone; Roma; Napoli; Brescia; Livorno; Pisa; Bologna; Firenze.

8 fogli nel 1908: Verona Siena; Etna; Messina; Como; Perugia; Cefalù.

Il blocco dei 20 fogli arretrati è in vendita al prezzo di **L. 10.**

Nel 1909 saranno pubblicati i seguenti otto fogli: Pesaro e Sciacca (d'imminente distribuzione), Ravenna, Caltanisetta, Cuneo, Macerata, Chieti, Orbetello.

Rettifica: Il quadro d'unione stampato sulla busta pergamena dei fogli Cefalù e Catania distribuiti nello scorso mese, reca erroneamente tratteggiato come fosse uscito il foglio 26 (Orbetello).

Valga questa rettifica per coloro dei nostri soci che ci scrivono per reclamare il foglio sopradetto il quale è per altro compreso, come dianzi accenniamo, fra quelli che verranno distribuiti ai Soci del corrente anno.

Annuario Generale 1910.

Il T. C. I. inizia in questi giorni la consueta inchiesta per l'*Annuario Generale* 1910.

Come per l'addietro, facciamo assegnamento sulla intelligente e spontanea collaborazione dei soci, e perciò nella prossima *Rivista* di agosto, sottoporremo un questionario pregando fin d'ora i soci a prestarvi la loro cortese attenzione.

Abbiamo già detto nel fascicolo di giugno quali sono le innovazioni ed i miglioramenti che intendiamo introdurre nell'edizione 1910 la quale assurgerà quindi all'importanza di una vera e propria *enciclopedia* di utilità pratica, sia per viaggiare, che per consultazione a scopo di studio.

Ma perchè l'*Annuario* raggiunga il maggior grado di perfezione è necessario che i soci soddisfino alla nostra cordiale richiesta di collaborazione; e sarà per loro un giusto vanto l'aver contribuito a rendere questa pubblicazione del Touring meglio rispondente ai desideri dei soci e al progresso dell'Associazione.

LE SCULTURE RUPESTRI DELLA NUOVA CALEDONIA

La Nuova Caledonia è un'isola situata ad est dell'Australia ed abitata dai Canachi, un popolo antichissimo ed intelligente per quanto attraversante un periodo di selvaggia barbarie.

Il signor Mario Archambault ha fatto il 19 febbraio un'interessante comunicazione all'Accademia Francese delle *Iscrizioni e Belle Lettere*, su alcuni disegni incisi sulle roccie della Nuova Caledonia.

Tali disegni devono evidentemente risalire ad un'epoca preistorica e presentano infatti delle caratteristiche comuni a lavori consimili scoperti in certe regioni d'Europa.

Le tre fotografie che noi riproduciamo mostrano qual'è il tipo di queste sculture. Esse appaiono evidentemente più simboliche che veriste e fanno supporre per conseguenza nei loro autori e nella generazione che visse all'epoca in cui si effettuarono, uno sviluppo notevole di pensiero umano.

Ma quale sarà il senso di tali simboli? A chi attribuire l'invenzione della scultura sulle roccie? A qual data remota conviene farle rimontare?

Lo stesso signor Archambault riconosce che nessuna risposta è possibile dare a queste interrogazioni e le ipotesi più disparate che vennero in proposito emesse non hanno alcun fondamento.

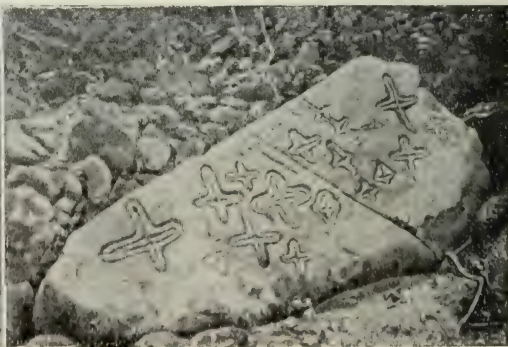
L'importante sarà — ora che l'ubicazione di tali opere d'arte primitiva è stabilita — non tanto di studiarle quanto di farne un catalogo diligente, metodico ed obbiettivo. Soltanto dopo questo lavoro si potrà procedere a delle indagini e deduzioni.

Ci sarebbe anche modo di ricercare se i Canachi non abbiano qualche conoscenza circa il significato di questi disegni, o se qualche loro popolare tradizione li ricordi. Poichè è noto che i tatuaggi onde quei popoli si coprono il corpo ed il viso hanno un linguaggio religioso e morale che deve risalire alle origini della stirpe.

Abbiamo detto che questi esempi di scrittura e di figurazione affidata al grande ed augusto libro della natura non è esclusiva della Nuova Caledonia, ma che sculture barbare consimili vennero ritrovate su pietre di certi paesi dell'America, dell'Africa e dell'Europa Centrale.

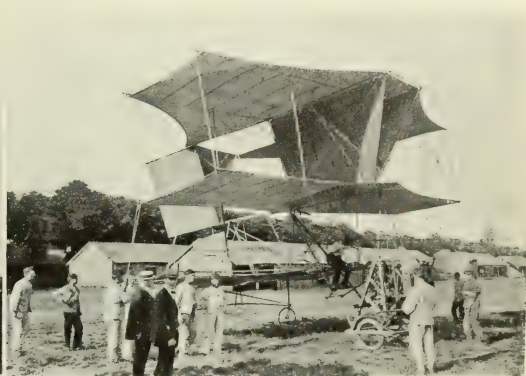
Interessantissimo quindi sarà ora di ordinarle e confrontarle per vedere quali rapporti corrano fra di loro e se è possibile, sulla scorta delle loro eventuali affinità, stabilire con maggiore certezza di quanto non ne offra lo studio dei linguaggi, se possa con fondamento essere ammessa l'ipotesi che la razza umana discenda da un ceppo unico, o quanto meno che fino dai tempi immemorabili esistessero fra i popoli dei diversi Continenti delle relazioni rese possibili dalla conoscenza e dall'uso di mezzi di trasporto d'una certa efficacia.

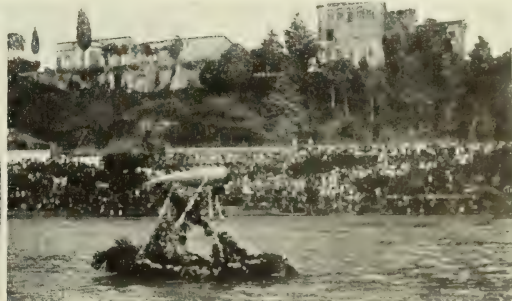
La Nuova Caledonia è possedimento francese e serve di luogo di deportazione per i condannati, i quali del resto godono il beneficio di un clima privilegiato e di un'aria fra le più balsamiche del mondo.

(*La Nature*).

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE

CORSA AUTOMOBILISTICA
« COPPA DEL PRINCIPE ENRICO » - LA PARTENZA.

L'ARRIVO DELLA VINCITRICE PEUGEOT
NELLA CORSA FRANCESE « DELLE VETTURETTE ». (*Fot. Argus*).

IL RECENTE DISASTRO TOCCATO AL DIRIGIBILE ZEPPELIN.

IL BIPLANO DELL'ESERCITO FRANCESE. (*Fot. Argus*).

LA CROCIERA DELLA « DANTE ALIGHIERI »
DA ROMA AL MARE.

LE FESTE NAUTICHE SUL TEVERE A ROMA
UNA RAFFIGURAZIONE DEL NOSTRO DIRIGIBILE MILITARE.
(*Fot.* [illegible]).

Delle tasse sugli automobili nei principali paesi.

Nota. — La dizione *Automobile del paese* indica l'automobile immatricolata nello Stato di cui trattasi; la dizione *Automobile estera di passaggio* indica una qualsiasi automobile non immatricolata nello Stato di cui trattasi e che vi si trovi di passaggio.

Austria-Ungheria. — Nè le automobili del paese nè quelle estere di passaggio sono gravate da tasse.

Belgio. — Le automobili del paese sono gravate da tasse provinciali e municipali, varianti da provincia a provincia e da città a città, ma le automobili estere di passaggio ne sono generalmente esenti.

Danimarca. — Nè le automobili del paese nè quelle estere di passaggio sono gravate da tasse.

Francia. — Gli automobili pagano franchi 5 per HP, più una sovratassa variabile a seconda che la vettura non ha od ha più di 2 posti ed a seconda degli abitanti del comune in cui il proprietario della vettura è domiciliato. — Ecco la tabella per detta sovratassa:

Comuni		*Non più di 2 posti*	*Più di 2 posti*
Parigi	Fr.	50	90
Con più di 40 000 abitanti	»	40	75
Tra 20 000 e 40 000 abitanti	»	30	60
Tra 10 000 e 20 000 abitanti	»	25	50
Meno di 10 000 abitanti	»	20	40

Inoltre molte città colpiscono le automobili con tasse municipali: la tassa municipale imposta dalla città di Parigi ha lo stesso ammontare della tassa governativa.

I motocicli pagano una tassa annuale di L. 12.

I *tricars* ed in genere i motocicli trainanti un sediolo, sono assimilati alle automobili.

Le biciclette pagano L. 3.

La tassa non è rateale, cioè deve essere pagata integralmente indipendentemente dal giorno in cui l'automobile vien posto in circolazione. La dichiarazione agli effetti della tassa, deve essere fatta al municipio entro il mese nel quale l'automobilista entra in possesso della vettura, ed ogni proprietario è obbligato al pagamento della tassa — cioè la tassa colpisce il proprietario e non la vettura.

La tassa è dovuta anche per le vetture che non circolano, anche se smontate; sono esenti soltanto le vetture inservibili.

Delle riduzioni di tassa sono accordate ai medici veterinari, imprenditori, ecc.

Le automobili sono inoltre passibili di una *tassa di prestazione*, il cui ammontare è fissato di anno in anno dal Consiglio generale e non può sorpassare la tassa minima che colpisce le vetture a trazione animale. Detta tassa può essere però aumentata di una sovratassa per ogni HP sviluppato dal motore, la quale non può essere superiore ad un terzo della tassa massima che colpisce una bestia da tiro. Detta tassa è calcolata solitamente in base a tre giornate di prestazione, ciascuna delle quali equivale solitamente a 14 franchi.

Inghilterra. — Presentemente le vetture sono gravate da una tassa di:

L. 5 5s se di peso fra 2 e 3 tonnellate.
L. 4 4s se di peso fra 1 e 2 tonnellate.
L. 2 2s se di peso minore di 1 tonnellata o maggiore di 3 tonnellate.

Il tonnellaggio è chilogrammi 1016.

Le motociclette pagano 15 s.

Delle riduzioni di tassa vengono accordate ai veicoli denunciati dopo il 1 di ottobre.

Lo schema di una nuova tabella di tassazione venne recentemente presentato dal cancelliere dello scacchiere e favorevolmente accolto dalla Camera dei deputati. — La nuova tabella è la seguente:

Automobili di potenza inferiore a 6 $^1/_2$ HP	Ls. 2 2 s.
» » » fra 6 $^1/_2$ e 12 HP	Ls. 3 3 s.
» » » fra 12 e 16 HP	Ls. 4 4 s.
» » » fra 16 e 26 HP	Ls. 6 6 s.
» » » fra 26 e 33 HP	Ls. 8 8 s.
» » » fra 33 e 40 HP	Ls. 10 10 s.
» » » fra 40 e 60 HP	Ls. 20
» » » super. ai 60 HP	Ls. 25.

La potenza sarà calcolata in base all'alesaggio.

Le automobili estere di passaggio, sono per ora praticamente esenti da tassa.

Germania. — Nell'impero tedesco le automobili sono tassate come segue:

Automobili fino a 6 HP, M. 25 più 2 M. per HP.
» da 6 HP a 10 HP, M. 50 più 3 M. per HP.
» da 10 HP fino a 25 HP, M. 100 più 5 marchi per HP.
» di più di 25 HP, M. 150 più 10 M. per HP.

La potenza è calcolata in base alla formula:

Potenza — 0,3 *d l n*.
Ove *d* è l'alesaggio in decimetri.
Ove *l* è la corsa in centimetri.
Ove *n* è il numero dei cilindri.

(Su detta formula vedi allegato *B*).

I motocicli pagano un'unica tassa di M. 10.

Le tasse vengono ridotte della metà quando la domanda di circolazione è fatta per un periodo che non ecceda i 4 mesi.

Sono esenti da tassa le automobili che servono esclusivamente per uso delle persone occupate nell'industria automobilistica.

Alle automobili estere di passaggio sono imposte le seguenti tasse:

3 M. per 1 giornata.	25 M. per 30 giornate.
8 M. per 5 »	40 M. per 40 »
15 M. per 15 »	50 M. per 90 »

in un anno e comunque distribuite nell'anno.

Paesi Bassi. — E' stata recentemente applicata la seguente tabella per la tassa sulle automobili:

Automobili fino a 7 HP	Lit.	63,75
» da 7 HP a 14 HP	»	148,75
» da 14 HP a 24 HP	»	255 —
» da 24 HP a 40 HP	»	382,50
» oltre 40 HP	»	531,50

Oltre a queste tasse la provincia del *Brabante del Nord* impone una tassa provinciale a titolo di pedaggio (Weggeld) la quale è applicabile anche alle vetture estere di passaggio.

La suddetta tassa è di fiorini 40 per ogni vettura che circoli per più di due giorni in un anno sulle strade provinciali, ma è riducibile alla metà e al quarto acquistando permessi speciali della durata di 90 e 30 giorni rispettivamente.

Spagna. — Si applica alle automobili la stessa tassa che colpisce le vetture di lusso e varia da località a località come segue:

Città con 100 000 o più abitanti	Pesetas	80
» da 20 000 a 99 999 abitanti	»	40
» minori	»	20

Vi sono poi tasse municipali, varianti da città a città, per esempio, a Madrid, si pagano 12,50 pesetas all'anno.

Vi sono poi tasse speciali e molto più elevate nella provincia di Guizpocoa, che gode l'autonomia amministrativa.

Dette tasse non vengono applicate alle vetture estere di passaggio.

Svezia. — Nessuna tassa colpisce le automobili.

Svizzera. — Le tasse sulle automobili variano da Cantone a Cantone e non sono applicate alle vetture estere di passaggio.

Raccomandazioni ai soci.

I. Raccomandare sempre la corrispondenza contenente valori.

II. Non si accettano in pagamento francobolli esteri che non siano quelli internazionali.

III. Scrivere su tanti foglietti quanti sono gli argomenti da trattare.

IV. Oltre la firma e l'indirizzo indicare sempre il numero della tessera.

V. Comunicando cambio di domicilio, unire sempre l'indirizzo stampato con cui si ricevono le pubblicazioni.

Ai soci che durante le vacanze estive trasferiscono la propria residenza per breve tempo in località diversa da quella abituale, raccomandiamo vivamente di astenersi dal comunicarci la variazione del loro indirizzo stampato con cui ricevono le pubblicazioni periodiche del Touring. Ciò risparmierà ad essi la sorpresa di ricevere con ritardo le pubblicazioni in corso di distribuzione, e a noi un lavoro reso superfluo dalla precarietà della nuova residenza a cui d'altra parte i soci possono farsi inoltrare gli invii dandone avviso al precedente domicilio.

BIBLIOTECA.

Cartes-Guides-Campbell. La Casa editrice Blondel La Rougery di Parigi ha compiuta la pubblicazione delle sue Cartes-Guides-Campbell per tutta la Francia in 4 colori, in 16 fogli, proporzionati e distribuiti nel modo seguente:

Il foglio N. 1, *Environs de Paris*, alla scala di 1:150 000, il foglio N. 1 *bis*, *Sorties de Paris*, alla scala di 1:60 000.

Gli altri 15 fogli alla scala di 1: 320 000 comprendono tutto il resto della Francia estendendosi anzi nel Belgio, il N. 2, sino ad Anversa, e nella Svizzera, il N. 8, sino ad Interlaken.

La Carte-Guide-Campbell è raccomandabile agli automobilisti e ai ciclisti che si recano in Francia. I suddetti fogli costano L. 1 dal secondo al nono compreso, e L. 1,50 dal decimo al quindicesimo: mentre le 4 sezioni del primo foglio e il foglio N. 1 *bis* costano ciascuno L. 0,70. Le Carte Campbell si possono acquistare anche presso il T. C. I.

Enry Kistemaeckers, *Aeropolis;* Illustrations de René Vincent; pag. 279; L. 3,50. Eugène Fasquelle, editeur, rue de Grenelle, 11, Paris.

Verne e Wells hanno fatto scuola: cosicchè ora sono molti, troppo forse, i romanzieri che... anticipano. Pochissimi però riusciranno a spargere tanta copia di scintillante brio quanta ne anima queste pagine. Possiamo asserire che sia il primo romanzo per quanto stravagante e frammentario che sia stato scritto sull'aviazione.

Attilio Rossi, *Tiroli;* con 166 illustrazioni; L. 4. « Italia Artistica », monografie illustrate pubblicate sotto la direzione del prof. Corrado Ricci. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo.

Giulio Vaccai, *Pesaro;* con 175 illustrazioni ed una tavola; L. 4. Monografia dell'« Italia Artistica » diretta dal prof. Corrado Ricci. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo.

Almerico Meomartini, *Benevento*, monografia illustrata della raccolta l'« Italia Artistica » diretta da Corrado Ricci. 143 illustrazioni; L. 4. Istituto Italiano d'Arti Grafiche. Bergamo.

La raccolta lussuosa a cui pon mano con cura lodevole l'Istituto Italiano d'Arti Grafiche, va a poco a poco completandosi. Una volta esaurito il compito nobilissimo, la collezione formerà un monumento di raro pregio sia sotto il punto di vista geografico ed artistico, sia sotto quello tipografico e bibliografico in genere. Preme, intanto che è comodo ed economico il procurarsela, di non lasciarsi sfuggire l'occasione d'arricchirne la nostra biblioteca.

Ing. prof. Effren Magrini, *La navigazione aerea e gli aeroplani;* Torino; Lavagno, Editore; 1909; pag. 187; L. 2.

E' si può dire il primo trattato teorico completo di questa nuova scienza pubblicato in Italia. La forma piana ed accessibile ai lettori di media coltura, lo rendono pregevole ed utile per chiunque voglia formarsi un'idea precisa di un ramo interessantissimo ed essenziale della locomozione moderna.

Ferdinando Gregorovius, *Passeggiate per l'Italia* (La Campagna Romana; i Monti Ernici; i Monti Volsci; idilli delle spiaggie romane; il Circeo; le sponde del Liri; il Castello degli Orsini, in Bracciano). Versione dal tedesco; pag. 362; L. 3,50. Ulisse Carboni, editore, Roma, via delle Muratte, 77.

Ferdinando Gregorovius, *Passeggiate per l'Italia* (Subiaco; attraverso l'Umbria e la Sabina; il Ghetto e gli ebrei di Roma; macchiette romane, storia del Tevere; l'impero, Roma e la Germania; una settimana di Pentecoste in Abruzzo). Versione dal tedesco; pag. 143; L. 3,50. Ulisse Carboni, editore, Roma, via delle Muratte, 77.

Ferdinando Gregorovius, *Passeggiate per l'Italia* (L'isola d'Elba; S. Marco in Firenze; la guerra dei volontari intorno a Roma; poeti romani contemporanei; Avignone; Ravenna). Versione dal tedesco; pag. 394; L. 350. Ulisse Carboni, editore, Roma, via delle Muratte, 77.

Ferdinando Gregorovius, *Passeggiate per l'Italia* (Girgenti; i canti popolari siciliani; Euphorion; Pompei ed i pompeiani). Versione dal tedesco di Mario Corsi; pag. 233; L. 2,50. Ulisse Carboni, editore, Roma, via delle Muratte, 77.

Ferdinando Gregorovius, *Passeggiate per l'Italia* (Napoli; l'isola di Capri; Palermo; Siracusa; Napoli e la Sicilia dal 1830 al 1852). Versione dal tedesco di Mario Corsi; pag. 383; L. 3,50. Ulisse Carboni, editore, via delle Muratte, 77, Roma.

Certo quest'opera celebre d'uno degli stranieri più appassionati e dotti studiosi dell'Italia nostra, fu già da molti prima d'ora letta e gustata. Il merito dell'editore sta però nell'averla presentata in ottimo italiano, affinchè, come si merita, divenga anche e sopratutto tra noi, popolare.

Rene Champly, ing. meccanico, *Guide pratique du chauffeur d'auto;* in 8, 278 incisioni. Parigi, H. Desforges, editore; L. 4.

Guida essenzialmente pratica; ottima per le scuole dei chauffeurs, e pei padroni d'auto, ai quali fa conoscere la funzione di tutti i pezzi della macchina.

Jules Vinsonneau, *La route moderne;* dalla *Revue Scientifique;* 200 pagine, in 8, 245 incisioni. Parigi; Dunod et Pinat, editori; L. 6.

Tratta specialmente della soppressione della polvere; delle spese che occorrono, ecc., ecc.

Conty, *Pyrénées et sud-ouest de la France;* 5. édition, 1909; un volume, in 18; 588 pag., 20 plans, 16 cartes, 2 panoramas; itinéraires pour automobiles, relié toile; Frs. 3,50.

Questa edizione completamente rimaneggiata, oltre ad essere uno dei più perfetti lavori del genere, realizza una speciale praticità dal punto di vista del turismo automobilistico.

La Guida Savallo, edizione 1909.

Magnifico volume di oltre 2500 pagine. Testo sud diviso in circa 10 000 rubriche. Elenchi completi di tutti gli industriali, commercianti, professionisti in genere esistenti in Milano e Provincia, classificati secondo le varie categorie, rami di produzione, specialità di lavoro. Prontuario, accuratamente aggiornato ogni anno, di tutto ciò che può interessare il possidente, il negoziante, l'uomo d'affari. Diffusi dati illustrativi sul Comune di Milano: uffici pubblici, culto, opere pie, scuole, belle arti, banche, società, ecc. Centosessanta tavole planimetriche facilitano le consultazioni.

La *Guida Savallo*, legata in tela e oro, costa L. 8 a Milano; L. 10 nelle altre città del Regno, Per l'estero, spese postali in più.

Giovanni B. Manieri (Sprangas), *Nuovissima guida storico-artistica della città dell'Aquila*, con diverse indicazioni utili al forestiere. Giulianova, Tip. del Commercio, Edit. F. Pedicone, 1909,

Il volumetto pubblicato in nitidissima veste tipografica, sia per la copia di notizie indispensabili, sia per la competenza storica-geografica ed artistica che vi si addimostra, è un degno tributo reso alla gloriosa capitale d'Abruzzo.

Prof. Abbo Pietro Vittorio, *Manuale del nuotatore.* Norme igieniche, teoriche, pratiche, riguardanti il nuoto ed i bagni. Infortuni, soccorsi, trasporti; pag. 118; 97 incisioni; L. 2,50. Ulrico Hoepli, editore, Milano.

G. H. A. Kröbsuke - ing. prof. L. Loria, *Manuale del tracciamento delle curve delle ferrovie e strade carrettiere;* pag. 167; L. 2,50. Ulrico Hoepli, editore, Milano.

Paul Renard, *L'aeronautique;* ouvrage illustré de 68 figures; pag. 368; L. 3,50. Pàris, Ernest Flammarion, 26, rue de Racine.

Francois Mallet, *Les aeronautes et les colombophiles du siège de Paris.* D'après des documents puisés à la bibliothèque du Sous-secrétariat d'Etat des Postes et Télégraphes; pag. 149; L. 3,50. Paris, Librairie des sciences aéronautiques F. Louis Vivien, éditeur, rue Saulnier, 20.

Inchiesta permanente sulla viabilità delle strade di grande comunicazione.

Per solito chi sta per intraprendere un viaggio, od anche una semplice gita, in bicicletta od in automobile, è ben lontano dal conoscere con sufficiente esattezza le condizioni delle strade sulle quali starà per correre.

Il Touring ha pensato quindi di istituire presso la sua Sezione Strade un ufficio il quale, colla cooperazione intelligente e volonterosa dei signori consoli, dovrà essere continuamente informato delle condizioni di manutenzione delle principali strade d'Italia.

Tale istituzione verrà chiamata *Inchiesta permanente sulla viabilità delle strade di grande comunicazione.*

Le strade, di cui trattasi, sono state suddivise in tronchi, assegnati ciascuno al console residente nel centro abitato, che per giacitura, si è ritenuto più favorevole alla sorveglianza del tronco stesso.

Le informazioni da fornirsi dai signori consoli sono contemplate in un modulo, che, dopo convenienti cancellature, verrà spedito alla Direzione del Touring *mensilmente* ed anche più spesso, ove ve ne sia la convenienza.

L'Ufficio incaricato, riporterà le informazioni ricevute su apposito registro, che potrà venire consultato da quei soci che ne avranno interesse.

Confidiamo che i signori consoli vorranno essere di valido aiuto in quest'opera che crediamo sommamente utile non solo ai turisti, ma anche alle nostre strade, a favore delle quali potremo, coi dati così raccolti, intensificare la nostra azione.

Per le strade vicinali.

Alla sede del Touring s'è riunita la Commissione composta dai delegati della nostra Commissione Strade, della Società Agraria Lombarda, del Collegio degli Ingegneri ed Architetti e del Comizio Agrario di Milano per discutere coll'on. Scorciarini-Coppola, venuto appositamente a Milano, le varianti proposte al progetto di Legge sulle strade vicinali di iniziativa dello stesso onorevole.

Nella predetta riunione si giunse alle seguenti conclusioni, di cui terrà conto l'on. Scorciarini nel modificare il suo progetto di legge, ch'egli ripresenterà alla Camera dopo le vacanze estive.

a) di non sottrarre totalmente le strade vicinali ai Comuni creando nuovi enti autonomi, ma assegnare al Comune una funzione integratrice amministrativa, raggruppando i varî Consorzî sorti ad iniziativa degli utenti;

b) di obbligare per legge l'istituzione di detti Consorzî, quando speciali condizioni siano per indicarne la necessità;

c) di togliere la divisione di strade pubbliche e private al fine di non far nascere contestazioni nell'applicazione della legge per parte di coloro che potrebbero vantare dei diritti sul suolo di alcune strade vicinali;

d) di rendere facoltativi gli elenchi per Comune delle strade vicinali, limitando la loro classificazione a quella di «strade riconosciute» e «strade non riconosciute»;

e) di raccogliere i mezzi finanziarî necessarî per mezzo di una aliquota di sovrimposta, di una tassa industriale e di una tassa sugli utenti.

Linee automobilistiche.

— Verrà istituito regolare servizio d'automobili da Edolo a Ponte di Legno.

— Si stanno facendo pratiche per l'istituzione di un servizio d'automobili fra Albenga e Pieve di Teco.

Domanda d'Associazione al T. C. I.

N. 1

Il sottoscritto (nome e cognome)

del (paternità)

di anni

di professione

domic. in

Prov. di

Via *N.*

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale*(1) *Quinquenn.*(2) *e all'uopo* *Vitalizio* (3)

(1) versa L. 6 (L. 8 se all'estero) } più L. 2 per
(2) » » 30 (L. 40 se all'estero) } ammissione
(3) » una volta sola L. 100 (L. 125 se all'Est.).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. ed all'uopo trasmette l'importo di L. 10. (*)

Firma del richiedente

» del padre, tutore o marito

» del socio presentatore

Da *190*

SOCIO PRESENTATO

Importo versato L.

Domanda d'Associazione al T. C. I.

N. 2

Il sottoscritto (nome e cognome)

del (paternità)

di anni

di professione

domic. in

Prov. di

Via *N.*

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale*(1) *Quinquenn.*(2) *e all'uopo* *Vitalizio* (3)

(1) versa L. 6 (L. 8 se all'estero) } più L. 2 per
(2) » » 30 (L. 40 se all'estero) } ammissione
(3) » una volta sola L. 100 (L. 125 se all'Est.).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. ed all'uopo trasmette l'importo di L. 10. (*)

Firma del richiedente

» del padre, tutore o marito

» del socio presentatore

Da *190*

SOCIO PRESENTATO

Importo versato L.

Domanda d'Associazione al T. C. I.

N. 3

Il sottoscritto (nome e cognome)

del (paternità)

di anni

di professione

domic. in

Prov. di

Via *N.*

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale*(1) *Quinquenn.*(2) *e all'uopo* *Vitalizio* (3)

(1) versa L. 6 (L. 8 se all'estero) } più L. 2 per
(2) » » 30 (L. 40 se all'estero) } ammissione
(3) » una volta sola L. 100 (L. 125 se all'Est.).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. ed all'uopo trasmette l'importo di L. 10. (*)

Firma del richiedente

» del padre, tutore o marito

» del socio presentatore

Da

SOCIO PRESENTATO

Importo versato L.

CRONOMETRO T. C. I.

Due pietre - Marcia 30 ore - Carica ogni 24 ore

garanzia un anno

GRATIS

ai soci del T. C. I. che entro il 1909 presenteranno in una sol volta tre nuove adesioni con l'acquisto in pari tempo per ciascuna del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia.

TOURING

IMPORTANTISSIMO. — Non si darà luogo all'invio del CRONOMETRO se non dietro presentazione in una sol volta alla sede del T. C. I. delle tre schede stampate qui contro non separate dal presente foglio e accompagnate dall'importo complessivo. — Le tre schede non contano per le altre benemerenze.

RICHIESTA DI UN "CRONOMETRO - T. C. I."

Data

Il sottoscritto

socio del T. C. I. con tessera N.
chiede gli venga rilasciato il

CRONOMETRO - T. C. I.

A tal uopo trasmette le domande di tre nuovi soci da lui presentati nel 1909 (dal 1° aprile al 31 dicembre 1909) che fanno acquisto nello stesso tempo del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia. *Unisce l'importo complessivo in L. ______ più per spedizione franco L. 0,6[illegible].*

Cognome

Nome

Comune

Prov. di

Via N.

— Venne inaugurato il servizio automobilistico fra Berceto (Parma) e la stazione dello stesso nome.

— Vennero eseguite nel mese scorso corse d'esperimento per un servizio d'automobili fra Belluno ed il Cadore.

— Verrà istituito un servizio d'automobili fra Roma-Campagnano e Nepi.

— Venne inaugurata la linea Caltanissetta-Piazza Armerina.

— Col primo giugno è principiato il servizio postale d'automobili fra Oneglia-Pieve di Teco-Ormea.

— Verranno inaugurate le linee: Sestri Levante-Borgotaro e Sesto Godano-Spezia, la prima con una percorrenza di 66 chilometri salirà a 1053 metri sul livello del mare; la seconda avrà 40 chilometri di percorso.

— E' stata concessa dalla Prefettura licenza per servizio d'automobili Genova-Torriglia.

NOTIZIARIO.

— Dall'11 giugno venne riattivata la circolazione sulla provinciale Marosticana sul percorso Sandrigo-Ancignano.

— E' allo studio il progetto di una strada a mare fra Savona ed Albissola Marina.

CARTELLI INDICATORI.

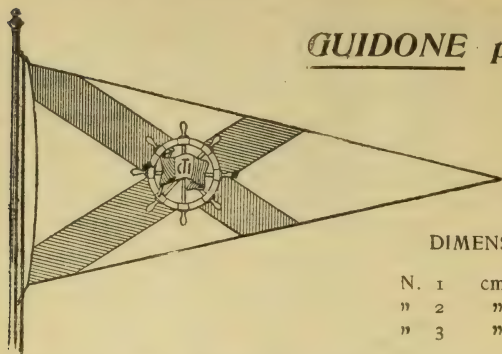
A tutti gli Uffici Tecnici Provinciali che ci ritornarono il questionario sullo stato e conservazione dei Cartelli indicatori, rivolgiamo i nostri più sentiti ringraziamenti per la precisione e la diligenza con cui furono eseguiti i lavori trasmessi. Così pure ringraziamo i nostri Consoli che ci furono valido aiuto a compiere tale inchiesta trasmettendoci i risultati delle loro singole ispezioni fatte nella giurisdizione dei proprî Consolati.

Rivolgiamo quindi cortese preghiera a quegli Uffici Tecnici Provinciali ed a quei Consoli che non avessero ancora risposto al nostro appello, di trasmettere le notizie richieste, perchè l'Ufficio Tecnico del Touring possa procedere ai lavori di revisione e classificazione.

A tutti i Consoli che c'inviarono il questionario negativo ci raccomandiamo perchè vogliano spiegare la loro azione presso le Amministrazioni Pubbliche e presso i privati affinchè cooperino col Touring alla diffusione dei nostri Cartelli indicatori in quelle località che ne risultano tuttora prive.

Per facilitare poi la revisione permanente sulle strade e per decidere d'accordo coi Consoli sulle diverse località bisognose di segnalazioni, la Direzione Generale ha nominato il Comm. Dott. Guido Ravà Sforni di Mantova, Commissario Generale dei Cartelli Indicatori, al quale i signori Consoli potranno rivolgersi per le opportune visite che il Commissario Generale farà sui diversi tronchi stradali

ULTIME MINUTERIE DEL T. C. I.

necessarie ai Soci possessori di Automobili e Imbarcazioni

GUIDONE per le Automobili e Imbarcazioni gli Aerostati ed Aeroplan[i] dei Soci del T. C. I.

Drappo in étamine a tre colori, con asta legno

DIMENSIONI :	PREZZI :	
N. 1 cm. 25 × 55	L. 5—	Aggiungere L. 0,6[0] per spese di port[o]
» 2 » 30 × 50	» 7—	
» 3 » 45 × 85	» 10—	

Misure cm. $8\frac{1}{2} \times 7$.

DISTINTIVO = PLACCA

per le Automobili e Imbarcazion[i] dei Soci del T. C. I.

Argento massiccio e smalti colorati . . . . Lire 20 -

Argentato e smalti colorati . . . . » 9 -

(Aggiungere le spese di porto e di raccomandazione).

Dirigere commissioni e vaglia al Touring Club Italiano, Mila[no] valendosi della scheda stampata qui sotto.

Scheda per ordinare le ultime Pubblicazioni e Minuterie del T. C. I.

Il sottoscritto (Nome e Cognome)..

socio del T.C.I. con tessera N.................., *richiede l'invio* **franco di porto** (1) *delle seguenti pubblicazioni e minuterie del T. C. I.:*

N. .... *copie dell'***Annuario dell'Automobilismo**, *del Ciclismo e dei Trasporti moderni* (*ediz.* 1909), *ed unisce* . . . . *L.* 3 —

N. .... *copie* **Carta Automobilistica** - Foglio I: *Italia settentrionale e regioni limitrofe* { *tascabile* . . . . » 3 — ; *murale* . . . . » 8 — }

N. **Distintivo-placca** *per automobili e imbarcazioni* { d'Argento massiccio con smalti . » 20 — ; Argentato con smalti *e unisce* . » 9 — }

N. **Guidone per Automobili e Imbarcazioni** (*I tipo a L.* 5 - *II tipo a L.* 7 - *III tipo a L.* 10) *e unisce* . . . . . . » ....

Aggiunge per spedizione franca di porto (*1*) . . . . » ....

Trasmette all'uopo con cartolina l'importo complessivo di » ....

Firma leggibile..

Comune di .... *Provincia di* .... *Via*.................. *N.*.........

(1) *Per spedizioni franche di porto aggiungere il 5 o/o dell'importo tot[ale p]er le spese postali, di confezione, ecc.*

Capo Consoli.

Ancona .... Comm. Giuseppe Virgilio Marchetti.
Asmara .... Marchese Salvago Raggi.
Udine .... Dott. Luigi Fabris.

Consoli.

Alessandr. della Rocca Cav. Emanuele Inglese.
Alessandria d'Egitto. Amedeo Valle.
Aquila (console mil.) Conte Franz Soliani Raschini.
Azzanello .... Avv. Giulio Mondini.
Bangkok .... Dott. Giovanni Bosson.
Bari .... cav. ing. Gaetano Valente.
Bozzolo .... Francesco Rebizzi.
Caprino Bergamasco. Dott. Attilio Steffini.
Capua. .... Cap. Luigi Ansaldi.
Casalciprano .... Nunzio Antonecchia.
Cavanella Po ...... Ing. Antonio Giacchero.
Carignano .... Avv. Lorenzo Fea.
Caserta (console mil.) ten. aiut. magg. Angelo Lingua.
Ciano d'Enza ...... Silvio Moglia.
Cusano sul Seveso... Virgilio Aliprandi.
Demonte .... Dott. Giulio Zerbini.
Erba Incino .... Antonio Agazzi.
Fonzaso .... Ezio Corso.
Gallipoli .... Giuseppe Brunelli.
Gazoldo degli Ippoliti Ottorino Rizzi.
Grumello del Monte. Giovanni Rottigni.
Livorno .... Nob. cap. Giuseppe Ricci Bardtzkj.
» .... Rosselli Tedesco Isacco.
» .... Vittorio Emanuele Fevoli
» .... Oreste Goffredo Lazzara.
Lodi .... Dott. Luigi Bocconi.
» .... Avv. Giuseppe Sala.
Montenero di Livorno Rag. Ubaldo Carboni.
Montereale Cellina . Sante Sestini.
Nebida .... Antonio Ferri.
Pola .... Arturo Sotto Corona.
Roma (console mil.). Cap. Alessandro Marazzani Visconti.
Romagnano Sesia .. Alfredo Bohn.
S. Benigno .... Silvio Calzia.
S. Martino dell'Argine Giuseppe Aporti.
S. Piero in Bagno .. Dott. Alberto Balducci.
S. Polo di Piave ... G. B. Busiolli.
Savignano di Rom. . cav. Ulisse Topi.
Smirne .... Avv. Achille Ricchi.
Spezia. .... Geom. Mario [illegible]
Udine (console mil.). ten. Domenico [illegible]
Venezia (console mil.) ten. aiut. magg. Paolino Ravasi.

Medici.

Bologna .... Dott. Enrico Villa.
Borgo S. Donnino .. Dott. Nullo Musini.
Corniglio .... Dott. Giovanni Borella.
Dolo .... Dott. Ersilio Casarotto.
Livorno .... Dott. Tito Rastelli.
Vicopisano .... Dott. Guglielmo Presenti.

Legali.

Genova. .... Avv. Carlo M[illegible] Brunetti.
Savona .... Avv. T[illegible] so Sguerso.

COMUNICATI E NOTIZIE.

In sue recenti sedute la Direzione del Touring ha preso tra l'altro le seguenti deliberazioni:

CONCORSO NAZIONALE FOTOGRAFICO. — Si delega l'avv. Belotti di rappresentare il Touring alla cerimonia di apertura della Esposizione Fotografica.

CONFERENZA INTERNAZIONALE DEI GOVERNI. — Si dà comunicazione del telegramma

del Ministero dei Lavori Pubblici col quale si chiede la nomina di un rappresentante del Touring da inviare quale delegato Governativo, insieme ad altri delegati, alla Conferenza internazionale dei governi per l'unificazione della regolamentazione per la circolazione delle automobili.

Si delega il capo Sezione automobilistica dott. cav. uff. Gildo Guastalla, previa intesa col consigliere capo Sezione legale nei meriti dello svolgimento delle proposte del Touring alla Conferenza.

La Direzione prende pure atto della visita effettuata al Ministro Tittoni, allo scopo di ottenere che il Ministro degli Esteri si faccia propugnatore presso i Governi della adozione del libretto di circolazione approfittando della Conferenza internazionale, nella quale sarà pure trattata la questione che riguarda gli uffici di frontiera e di dogana abilitati alla applicazione del regolamento internazionale.

Si dà infine incarico al delegato del Touring dottor Guastalla di recarsi a Roma per l'affiatamento necessario per tutte le questioni, coi delegati del Governo.

COMMEMORAZIONE DI MAGENTA. — La Direzione prende atto dei risultati ottenuti dalla manifestazione patriottica di Magenta, indetta dal Touring d'accordo colla Dante Alighieri: risultati notevoli sia per il significato assunto dalla partecipazione dei due Sodalizi ai festeggiamenti, sia per il notevole numero degli intervenuti alla manifestazione stessa.

NUOVE NORME PEI VEICOLI A MOTORE. — Si delega il dott. Guastalla a far parte come rappresentante del Touring, della Commissione speciale per la revisione delle norme pei veicoli a motore, in sostituzione a quelle oggi vigenti nel titolo terzo e quarto del regolamento di polizia stradale e del regolamento per concessione di sussidi a servizi pubblici automobilistici.

COMMEMORAZIONE DELLA BATTAGLIA DI MELEGNANO. — Si delega al consigliere segretario cav. uff. Alfredo Zaffaroni di rappresentare la Direzione del Touring alla cerimonia ufficiale commemorativa della battaglia di Melegnano.

CONGRESSO DELLA L. I. A. T. A LONDRA. — Richiamati i precedenti e le ripetute comunicazioni fatte dal Touring alla presidenza del Bureau centrale della L. I. A. T., contenenti ampie riserve sul funzionamento della L. I. A. T. e sulla efficacia della sua azione, si delibera l'astensione del Touring Club Italiano dal Congresso della L. I. A. T. a Londra.

CONGRESSO FORESTALE DI BOLOGNA. — Si delega al comm. Bertarelli di rappresentare il Touring al Congresso.

CAROVANA AUTOMOBILISTICA IN SICILIA. — Si approvano di massima le vedute del capo console di Palermo, principe cav. Giuseppe Lanza di Scalea, per l'organizzazione di una Carovana automobilistica in Sicilia. La Direzione si riserva di procedere ad ulteriori studi sulla preparazione dell'iniziativa.

COMITATO DEL CONGRESSO GEOGRAFICO. — Si nomina il vice direttore generale comm. Bertarelli a rappresentare il Touring nel Comitato d'onore del X Congresso Internazionale Geografico di Roma 1911.

Soci benemeriti.

Caravita onor. Giuseppe principe di Sirignano, Napoli — Cazzaro sottoten. Cesare, Aversa — Cereda Giuseppe, Milano — Contro Enrico, Alessandria d'Egitto — Dello Strologo Ernesto, Port Sudan — Itolli Eugenio, Milano — Moro Giovanni, Magadino — Pagani Ambrogio, Milano — Peloso Giovanni, Venezia — Poggi maresciallo Carlo, Asmara — Rastelli Achille, Guayaquil — Romeri Antonio, Castrezzato — Sardo dott. Antonio, Pozzuolo nel Friuli.

Boffa Lorenzo, Torino — Fabbri Francesco, Verucchio — Luzzi Domenico, Morbegno — Marino Alfredo, Genova — Panigadi Ennio, S. Felice sul Panaro — Pluchinotta Mario, Scicli — Saliva ten. Giuseppe, Catanzaro — Spinardi Clemente, Benevagienna — Usiglio Attilio, Milano — Ventrella ing. Gaetano, Bisceglie.

TOTALE N. 1545.

E' stata conferita la medaglia d'oro per aver procurato 100 soci ai signori:

Mauprivez Carlo, Milano — Zambaldi Ferruccio, Firenze — Barucco ing. Alfredo, Sturla — Gagliardi Umberto, Villa Maria (Cordoba) — Miolatti Vincenzo, Milano.

Soci quinquennali.

Agnoletti Emilio, Coriano — Alessandri avv. Giuseppe, Camino — Amighetti dott. Enrico, Parma — Anelli Emilio, Pavia — Asioli ing. Luigi, Verona — Azara avv. cav. Tomaso, Tempio — Bacone Contrada Carlo, Ancona — Badino Lorenzo, Torino — Bandinelli Bianchi Vittorio, Siena — Banti Giovanni, Pistoia — Barbieri avv. Gino, Scandiano — Baruffaldi Luigi, Genova — Bedoni Mario, Roma — Belotti Michele, Telgate — Benetti Giovanni, Lugo di Ravenna — Berengan Ernesto, Pieve di Cadore, Beretta cav. Pietro, Gardone Valtrompia — Berger Edoardo, Milano — Bernoreggi Giovanni, Saronno — Bertoglio Virginio, Genova — Bertonelli ten. Francesco, Roma — Biasioni G. B., Sampierdarena — Biblioteca Demaniale, Milano — Biblioteca Demaniale Napoli — Biblioteca Demaniale, Torino — Bocca Michele, Biella — Boccalari dott. Enrico, Milano — Bollati cav. Riccardo, Roma — Bologna ing. bar. Luigi, Torino — Bonazzi Adolfo, Bologna — Bonguadagno avv. Gerolamo, Genova — Bonzi conte Francesco, Crema — Borelli Francesco, Bologna — Botto ing. Ugo, Torino — Botto Rossa Antonio, Genova — Bozzoni Enrico, Roma — Braga Angelo, Morbegno — Braga Luigi, Morbegno — Branduini Marziale, Milano — Bruzzi Oreste, Milano — Busetto Giovanni, Pola — Cabella Ernesto, Genova — Cabrini Angelo, S. Angelo Lodigiano — Calegari Angelo, Gargnano — Calvi nob. Giuseppe, Bergamo — Calvitti Marcello Roma — Camera di Commercio, Modena — Camera di Commercio, Pisa — Camerini conte sen. Giovanni, Ferrara — Cameroni ing. Cesare, Milano — Cappelletti Annibale, Bologna — Cardini Gino, Siena — Cardon avv. Felice, Roma — Carlassare avv. Gaetano, Milano — Caroni Tomaso, Torino — Carrera Giuseppe, Torino — Casamarte bar. Ilario, Loreto Aprutino — Castelli prof. Mario, Perugia — Cattani Fortunato, Marradi — Catto Francesco, Quarto al Mare — Cavalcante Rinaldo, Trieste — Cavallero geom. Silvio, Como — Cavanna Luigi, Genova — Celligoi ing. Eugenio, Fiume — Cenacchi dott. Arturo, S. Martino di Ferrara — Chiodi ing. Vittorio, Bergamo — Ciampolini Ferreo, Firenze — Ciarrocchi Enrico, Pedaso — Cini Carlo, Vittorio V. — Circolo Filologico Comense, Como — Cirio cav. Clemente, Torino — Citterio Bonifacio, Monza — Colaiezzi Paolino, Farindola — Coletti cav. Edoardo, Venezia — Contadini dott. Mariano, Codogno — Conte A. Pietro, Trieste — Conti sen. Emilio, Milano — Copello Giuseppe, Chiavari — CORINALDI contessa EMMA, Padova — Corinaldi conte Leopoldo, Padova — Cortese Carmine, Torino — Cracco avv. Francesco, Tregnago — Cuzzi Ulisse, Mariano Comense — De Bernardi cav. Cassiano, Torino — De Bosis conte magg. Ferdinando, Bologna, — Del Col rag. Giovanni, Como — De Dominici G., Milano — DEL CARRETTO marchesa CRISTINA, Torino — Dello Strologo Giorgio, Port Sudan.

(*Continua*).

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Aprile 1909

SOCI VITALIZI (*)

Errata corrige: Rivista dicembre 1908. — Nella rubrica dei «Soci Vitalizi» leggere Bertolini Emilio, Roma; anzichè Bertolini Emilio di Gargnano.

BERRA, Baruffa Amedeo — **BOLOGNA**, Vignoli Gigino — **BRESCIA**, Orefici avv. comm. Gerolamo — **BUENOS AYRES**, Donnarumma Francesco R.; Molinari Eugenio; Roccatagliata Andrea; Rosasco Carlo — **CATANIA**, Narcisi Giuseppe — **CHIETI**, Deputazione Provinciale — **FABRIANO**, Ferranti rag. Angelo — **FIRENZE**, Frescobaldi Lamberto — **FORLI'**, Municipio — **GENOVA**, Piccardo Pasquale; Repetto Rinaldo — **GUASTALLA**, Garbarini dott. Eugenio — **LE GUARDIOLE**, Brodie H. K. — **LOSANNA**, Borgatta Francesco — **MILANO**, Brivio Sforza di S. Maria march. Annibale; Chiesa Pietro; Drisaldi Ettore; Le Comte de Hohenstein; Melzi D'Eril Barbo' Duchessa Josephine; Moneta Ernesto Teodoro; Porro Lambertenghi march. Giberto; Riva Guido; Sigismund Paolo — **MODENA**, Beltramo Carlo; Ferri onor. Giacomo — **NAPOLI**, Municipio; Spiriti duca Nicola — **NOVARA**, Camera di Commercio; Garelli avv. Edgardo — **PALERMO**, Bordonaro di Gebbiarossa bar. Giuseppe — **PARMA**, Bigola Alberto — **PAVIA**, Bonelli cav. col. Carlo; Liziola magg. Sebastiano — **PIEVE DI CENTO**, Baraldi Anselmo — **PILAR**, Vionnet Giuseppe — **ROMA**, Bertolini Emilio — **ROSARIO**, Brebbia Carlos — **S. FRANCISCO CALIFORNIA**, Camera di Commercio Italiana — **S. MARGHERITA LIGURE**, Roccatagliata Giovanni — **SITIZANO**, Taccone Luigi — **TORINO**, Barbieri cav. Luigi; Boasso Antonio; Caramelli Riccardo; «Itala Film:» di G. Remmert; Monnet ing. Eugenio; Sciamengo ing. Carlo — **VARESE**, Della Torre Vittorio — **VILLA MARIA**, Pantanetti dott. Ottavio; Societa' Italiana M. S. «Italia Unita».

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Berti rag. Piero, Caligaris Paolo, Da Pozzo rag. Erminio, Piccone rag. Luigi, Torre Abramo.
Asti. — Segre Riccardo.
Casale Monferrato. — Busti avv. Giovanni, Imarisio Francesco.
Mirabello Monferrato. — Castellaro Evasio.
Novi Ligure. — Salomone dott. prof. Matteo.
Ovada. — Fabiani Fausto.
Rivalta Bormida. — Bocca avv. Niccolò.
Valenza. — Repossi Vincenzo.
Villanova d'Asti. — Giuliano prof. Francesco.
Voltaggio. — Bozzano sac. Giovanni.
ANCONA. — *Castelfidardo.* — Zampetti Aurelio.
Falconara Marittima. — Mattei Giacomo.
Osimo. — Zoppi ing. Gualtiero.
AQUILA. — *Barete.* — Federici Augusto.
Castel del Monte. — Sulli not. Oreste.
Casteldisangro. — Cellucci Gerardo.
Opi. — Cimini Massimo.
Popoli. — Annassa ing. Francesco, Cavalli Federico, Pozzilli Pietro.
Sulmona. — Rinaldi prof. Rinaldo.
Villetta Barrea. — D'Andrea Giuseppe.
AREZZO. — Magnanensi Giov. Battista.
S. Giovanni Valdarno. — Gigli ing. Leopoldo.
BARI. — Fizzarotti Alfonso, Paganini Rodolfo.
BELLUNO. — Burzonetti geom. Augusto, Pacciani geom. Giuseppe, Rossanigo geom. Pietro.
Agordo. — Morando Giovanni.
Candide del Comelico. — Gasparina Ficchio Giosuè.
Perarolo. — De Lorenzo dott. Alfredo.
BENEVENTO. — *Paolisi.* — Bizzarro Pasquale, Lanni Gennaro.
BERGAMO. — Azzola Giovanni, Lucchini Giuseppe, Mazzoleni Giuseppe, Medici Giacomo, Nessi Angelo.
Ambivere. — Mantelli Francesco.
Bordogna. — Rizzini Pietro.
Caprino Bergamasco. — Stefini prof. Attilio.
Martinengo. — Pagnoni Raimondo.
Redona. — Tacchini dott. Annibale.
Spinone. — Gogetta Francesco.
Villongo S. Filastro. — Lovizetti Paolo.
Zogno. — Marconi Emilio.
BOLOGNA. — Armandi Avogli Armando, Belvederi ing. Augusto, Bernardi ing. Luigi, Carretti Edoardo, Colliva Armando, Ditta Canè e Ratta, Doneda geom. Egisto, Fano Armando, Galassi Giuseppe, Gambini Gaetano, Garagnani Elia, Gioja ten. Riccardo, Giordano Guglielmo, Golinelli Bruno, Leoni Giovanni, Mattioli Giovanni, Negri Francesco, Reverberi sottoten. Leopoldo, Salvotti bar. Antonio, Sarti Bruno, Trenchi ing. Luigi, Venturi Enea, Zaniboni Luigi.
Bazzano. — Osti Achille.
Castel S. Pietro. — Casella Ugo, Civolani Mario, Girotti Giuseppe, Noè Ettore, Spadi Aldo.
Imola. — Gaiba ing. Achille, Marchi prof. Foscolo, Pasetti avv. Andrea.
S. Giorgio. — Fava Mario.
S. Giovanni Persiceto. — Unione Ciclistica « Velox ».
BRESCIA. — Amadei Aleandro, Civadda Carlo, Goffi Severino, Moratti Giovanni, Rossini ing. Giuseppe.
Acquafredda. — Baroni Severino, Tortelli Marsilio.
Caionvico. — Moscheni dott. Battista.
Cedegolo. — Arici Guido, Gatti geom. Alberto, Manchi Antonino, Zambrelli Antonio, Zanon Felice.
Coccaglio. — Muzio Lelio.
Edolo. — Fonatti Giov. Antonio.
Fresine. — Prinz ing. Hermann.
Gardone Riviera. — Leòwy Max.
Memmo di Collio. — Bonomini don Giovanni.
Palazzolo sull'Oglio. — Deleva Modesto, Lozio Luciano, Svanetti Colombo.
Pisogne. — Bonetti Carlo.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Remedello Sopra. — Donini Dino.
Salò. — Kloenne Oscar.
CAGLIARI. — Alessio Pietro, Oliva Venisio Enrico, Petillo ten. Angelo, Randaccio ing. Cesare.
Iglesias. — Busachi ing. Agostino, Grimaldi cav. Pietro, Maggiore cav. ing. Lodovico.
Ingurtosu. — Casti Caboni Antioco.
CALTANISSETTA. — Costanzo ing. Giuseppe, Lunetta Michele.
Mussomeli. — Maida sac. Giuseppe.
CAMPOBASSO. — *Busso.* — Venditti Giov. B.
S. Pietro Avellana. — Di Rienzo Giuseppe.
CASERTA. — *Arienzo.* — Arrighi ing. G. Battista, Bernardo Nicola, Culleton A. S. E. ing. Leo Giulio, De Natale ing. Enrico, D'Onofrio Antonio, Sorice Giulio, Verdicchio geom. Alfonso Bartolomeo.
Casaluce. — Picone Giovanni.
Cascano. — Maccarone Vincenzo.
Fondi. — Nardone Paolo.
S. Felice a Cancello. — Bergamo Michele, Campagnuolo Pasquale (fu Vincenzo), Campagnuolo geometra Pasquale (di Francesco), Carfora Ettore, Celentano Emanuele, Ciapparelli ing. Luigi, Durante cav. Ferdinando, Municipio, Riccio Alessandro.
S. Maria a Vico. — De Luca Salvatore, Meyer Roberto.
S. Maria Capua Vetere. — Porrino Lorenzo.
CATANIA. — Biriaco Giovanni, Castorina Buscemi Antonino, Ferro Santi.
Aci S. Antonio. — Amico Platania avv. Gaetano.
CATANZARO. — Bonamico ing. Lodovico, Mangano ing. Nicolò, Monaco geom. Domenico, Sala Convegno Sotto Ufficiali 48 Fanteria.
Cotrone. — Butera ing. Vittorio, Cosentini geom. Checchino.
Sciconi. — Pietropaolo Filippo.
CHIETI. — *Fara S. Martino.* — De Paolis Laurino.
Frisa. — Caccianini bar. Felice.
Lanciano. — Cotellessa cav. dott. Alfonso, Renzetti Luigi, Tinari Raffaele.
COMO. — Bernardi ing. Attilio, Forcati A., Galfetti Silvio, Monti Paolo, Remotti geom. Fulberto, Risi Silvio, Scotti rag. Mario, Torsellini Saverio Aldo, Turba Augusto.
Acquaseria. — Botta Quinto.
Barzanò. — Fumagalli Celso.
Bedero Valcuvia. — Bordonetti Guido.
Bellagio. — Gandola Adolfo.
Bene Lario. — Bianchi Umberto, Boggioni Giuseppe, Clerici dott. Aristide.
Bodio. — Bossi Carlo.
Bregnano. — Rampoldi Attilio Candido.
Cantù. — Bergna Carlo.
Carnago. — Panceri Silvio.
Cavallasca. — Gabaglio Oreste.
Grona. — Balbiani Giuseppe.
Incino Erba. — Ghezzi Paolo.
Induno Olona. — Pozzi Piero.
Ispra. — Barberi Giovanni, Secreto Atilo.
Laorca. — Bonaiti Giuseppe.
Lecco. — Locatelli Tranquillo, Massari Giuseppe, Maternini Giulio, Negri Domenico.
Maggianico. — Cuni Francesco.
Marchirolo. — Borri Eugenio.
Maslianico. — Catalano Carmelo.
Novedrate. — GARBAGNATI MARIA, Milani don Enrico.
Tradate. — Club Ciclistico «Tradate».
Varese. — Como avv. Waldemaro.
Vedano Olona. — De Maddalena don Pietro, Poiasina Egidio, Poretti Giuseppe.
Velate. — Cagnola Albino.
Vergobbio. — Giuffrida dott. Salvatore.
COSENZA. — *Amantea.* — Circolo Cacciatori, Di Amato Astolfo, Proto Nicolino.
Paola. — D'Aniello avv. Federico.
S. Marco Argentano. — Parrillo Luigi.
CREMONA. — Bonetti Giuseppe, Casazza Annibale, Pigoli Giuseppe.
Acquanegra Cremonese. — Araldi dott. Sandro.
Crema. — Bernardi Angelo, Crivelli rag. Antonio, Municipio.
Grumello Cremonese. — Municipio.
Longhinore. — Semenza Angelo.
Soresina. — Bosisio Guido, Castelli Alfonso, Fioretti Lelio.
Vescovato. — Andrietti dott. Carlo.
CUNEO. — *Bossolasco.* — Aroca avv. Alfonso.
Castelletto Busca. — Isoardi Giuseppe.
Dogliani. — Corrado Giuseppe.
Dronero. — Boggio Oreste.
Fossano. — Aimar Andrea, Rebaudengo don Giovanni, Zuccarello Giacomo Astorre.
Pamparato. — Prato sac. Carlo Felice.
Pontechianale. — Medaglia cap. Giovanni.
Saluzzo. — Cappa Luigi.

Sant'Albano Stura. - Caula Matteo.
FERRARA. — Arlotti Emilio, Rizzo Domenico.
Comacchio. — Giudici ing. Luigi.
FIRENZE. — Andreini Guido, BALDINI CESARINA, Belli Carlo, Berlincioni Alfredo, Blumberg prof. Enrico, Cavagnari ingegnere Odoardo, Chioffi Fratelli, Corsani Giovannangiolo, De Grobé Giulio, Del Chiaro Pilade, Fadini Giulio, Foligno Cumbo, BORGIA ELENA, Franchetti dott. Augusto, Giachi Guido, Lamperi Romeo, Le Roy J. Snyder, Mancini Giovanni, Masi Pietro, Natali Luigi.
Castelfiorentino. — Bagnoli Raffaello.
Cireglio. — Guastini Adello.
Dicomano. — Margherini Emilio, Zambelli Angiolo.
Pistoia. — Agostini Giovanni, Balli Marino, Bucci Luciano, Ghelli Giulio, Milani Milano.
Prato. — Maggini Lorenzo, Nesti Dino.
S. Miniato. — Ciampalini Niccola, Donati dott. Domenico, Papiani Antonio.
FOGGIA. — *Manfredonia.* — Donnamaria Angelo.
FORLI'. — Bovelacci Camillo.
Cesena. — Baravelli Arturo, Cavallier ten. Luigi, Crudeli Gioachino.
Predappio. — Chiadini Antonio.
Rimini. — Roger David.
S. Mauro di Romagna. — Tosi ing. cav. Leopoldo.
Savignano di Romagna. — Semprini Raffaele.
GENOVA. — Bellandi Mosè, Beraldi Pietro, Bianchi Giovanni, Bozzano Raffaele Castelli dott. Giuseppe, Catto Achille, Cauvin Carlo, Cerruti Disma, Curti Primo, Dallera Lorenzo, Guglielmo, D'Aus ing. Carlo, Dufort Giorgio, Ferrobrajo Roberto, Lavaggi Giovanni Carlo, Martinelli Orfeo, Musso Marco Antonio, Pagano Mario, Peguiron Febo, Plancheur Esprit, Revello Massimiliano, Rodrigues Edmond, Stoppiglia don Angelo, Terracini Renzo, Vassallo Francesco.
Arenzano. — Briasco Luigi.
Bogliasco. — Bagli cap. Paolo.
Borgio-Verezzi. — Staricco Giov. Batta.
Chiavari. — Castellini sac. Pietro, Copello Francesco, Leveroni avv. Emilio, Lippi avv. Curzio, Longobardi Antonino, Nestorio sac. prof. Giovanni, Sanguineti Giovanni, Schiffini Emilio, Sorano sac. prof. Pietro, Vecchione Giuseppe.
Fornaci. — Società Dovere e Diritto Operaio.
Lavagna. — Dasso Enrico, Dasso Giulio.
Pegli. — Franzi Giovanni.
Quiliano. — De Benedetti geom. Giovanni.
Rivarolo Ligure. — Turrini Giovanni.
S. Bartolomeo. — Castellini Augusto.
Sampierdarena. — Bruzzone Gerolamo, Billi di Sandorno Fernando.
Sarzana. — Bertolini ten. Ferdinando, Ribecchi cap. Ettore.
Savona. — Astengo dott. Alessandro.
Sestri Levante. — De Rosa Amedeo.
Sestri Ponente. — Serra Gino, Serra-Rosso Salvatore.
Spezia. — Grassellini Lamberto Giuseppe, Tempestini Angelo.
Valleggia. — Cerro sac. Giuseppe.
Varese Ligure. — De Nevi Marco.
GIRGENTI. — Altieri Ignazio, Bellanca geom. Luigi, Lauricella Vincenzo.
Sciacca. — Tagliarini prof. Rodolfo.
GROSSETO. — D'Agliano Giuseppe, Gherardi Luigi, Venturini dott. Egidio, Viti Arnaldo.
Gavorrano. — Calamai Priamo.
Monterotondo Marittimo. — Ravenni Luigi.
LECCE. — Casilli geom. Luigi, Russo rag. Angelo.
Martina Franca. — Petrelli Francesco.
Parabita. — Elia avv. Raffaele.
Zollino. — Maniglio avv. Paolo.
LIVORNO. — Bianchetti rag. Odoardo, Cavazzuti rag. Augusto,

Ganni Antonio L., Gasparri Alfredo Filiberto, Puccini Gino, Tedesco Cesare.
Portoferraio. — Ara dott. Ernesto.
Rio Marina. — Tocchi ing. Ettore.
LUCCA. — Taddeucci Mario.
Pescaglia. — Galgani Gino.
Ponte all'Ania. — Fabbri Felice, Pellegrini Ruggero, Riani Giuseppe, Verzani Pietro.
MANTOVA. — Antoldi not. Guglielmo, Barioli rag. Alessandro, Bonollo avv. Ciro, Cipriani Amedeo, Ferrari Dante, Libera Edoardo, Portioli Romolo, Posio Giovanni, Pozza Attilio, Ranzoli Alessandro, Rimini avv. Pirro, Riva Berni march. ing. Guido.
Castiglione Stiviere. — Agostini arch. prof. ing. Agostino.
Guidizzolo. — Rodella Emanuele.
Pegognaga. — Gatti Silvio.
Roncoferraro. — Pezzini Ferruccio.
Volta Mantovana. — Municipio.
MASSA CARRARA. — Dramis Ettore.
MESSINA. — *S. Filippo del Mela.* — Grima Domenico.
MILANO. — Adorni ing. Umberto, Anicotti Francesco, Anglé Romano, Arfini Aldo, Aschieri Antero, Azzarelli Arminio, Baldin Cesare, Banfi Antonio, Barba Guido, Barbareschi Piero, Barni Enrico, Basevi geom. Lazzaro, Basi rag. Piero, Benasedo Gregorio, Bergomi Pietro, Bertuzzi Italo, Bettelli Alcibiade, Bittasi Folco, Bonacina Cesare, Bonaguro Antonio Giacomo, Bossi Franco, Calcagni Alfredo, Campioni magg. cav. Mario, Cantoni Oreste, Carenini Luigi, Casale Filippo, Cassina rag. Romualdo, Cavanna Giovanni, Cavanna Giuseppe, Ciceri Gerolamo, Comi Luigi, Conite ing. Rene, Corti Domenico, Crepaldi rag. V. Silvio, Crippa Carlo, De Amici Camillo, De Giorgio Luigi, De Magni Tommaso, De Stefani ing. Fazio, Di Collalto conte Silvio, Diéterle Augusto, Ercolani Remo, Fiori Enrico, Fioroni Riccardo, Furlanetto Renato, Garbagnati ing. Giovanni, Garbagnati Giuseppe, Gaspàro Carlo, Gobbo Umberto, Gusmano Giannotto, Guzzoni M. Nino, Kurt Lemke, Lanfredi Sofia Mario, Lattuada Andrea, Maffi Attilio, Magnoni Romolo, Mantovani Aristide, Mantovani cav. prof. Umberto, Maragliano Guido, Marzari Alessandro, Meda Alberto, Membretti rag. Giuseppe, Mezzanzana Antonio, Milani Antonio, Missaglia Lorenzo, Moneta Pietro, Morandi dott. Ferdinando, Pasqualigo nob. Silvio, Pecorara rag. Giacomo, Pellegrini ing. Antonio, Ponti Cesare, Preti Romano Achille, Puccini Antonio, Radaelli Daniele, Rapuzzi Attilio, ROSSETTI VITTORIA, Rossi Carlo, ROSSI LINA ved. BOSCHI, Rosti Carlo, Ruhland Filippo, Sacchi Luigi, Sevesi Paolo, Sforza Vito, Sordelli Francesco, Sposetti Emanuele, Tanzi Amedeo, Ticozzi Ambrogio, Tirelli prof. Ferruccio, Toja Attilio, Trassinelli Teofilo, Trolli Italo, Vertua Leopoldo, Vezzalini Edgardo, Villa Giuseppe, Volontè Alberto, Volonteri Giulio, Volonteri Leopoldo, Von Claret de Viescourt bar. Wilhelm, Zurloni Enrico.
Baggio. — De Vecchi Giuseppe, Parravicini Carlo, Ronchi Amerigo.
Busto Arsizio. — Garavaglia Pio, Gulberti Giuseppe.
Carugate. — Alberti Angelo.
Casalpusterlengo. — Guasconi Luigi, Quattri dott. Francesco.
Castellanza. — Grassi Ezio.
Cinisello. — Sironi Oreste.
Codogno. — Albasini Mario.
Cuggiono. — Repossi Giuseppe.
Fagnano Olona. — Salmoiraghi Luigi.
Gallarate. — Bolla Pierino, Ceriali ing. Alfredo, Puricelli Attilio.
Gerenzano. — Banfi Pietro.
Giussano. — Erba Enrico.
Legnanello. — Ciapparelli Enrico.
Legnano. — Colombo Attilio, Ferrario Giovanni, Ferrario Michele, Marchesoli Cesare, Raimondi Luigi, Rogora Eugenio, Serra Peppino, Valli Dismo.
Lodi. — Fontanella Bassano, Gorla Enrico, Pedrazzini Domenico.
Magenta. — CERIANI LINA ISABELLA.
Marudo. — Barbieri don Angelo.
Meleti. — Gattoni Carlo, Osimo Mario.
Monza. — Bosisio Attilio, Colombo Vittorio, Maggioni Giuseppe, Mariani Luigi, Ratti Cesare, Tosetti Francesco.
Musocco. — Andreoli Edoardo.
Nova. — Grimoldi Umberto.
Paderno Dugnano. — Cattaneo Mario, Corvi Giuseppe, Giussani Attilio.
Peschiera Borromeo. — Castoldi Luigi.
S. Giorgio su Legnano. — Comerio Luigi, Prandoni cav. Ernesto, Toja rag. Guido.

anta di Monza. — Malegori Pasquale.
antangelo Lodigiano. — Pelli Vittorino, Rognoni Fedele, Tabacchi Francesco.
eveso S. Pietro. — Cazzaniga Angelo.
omma Lombardo. — Emporio Luigi.
urbigo. — De Brzostowicz Ceslavo.
ergiate. — Balzarini Pompeo.
illa Cortese. — Bellono Giovanni.
ODENA. — Garofani dott. Giulio, Prampolini Luigi.
ormigine. — Municipio.
. Donnino Nizzola. — Ricci Angelo.
ettecani Castelvetro. — Paltrinieri Adolfo.
pilamberto. — Grappi Augusto.
ignola. — Badiali Vincenzo, Guaitoli Giuseppe.
APOLI. — Angelotti ing. Roberto, Carissimo Luigi, Casetta Filippo, De Francesco prof. ing. Domenico, Ditta International Garage, Fondrieschi Luigi, Fune dott. Rodolfo, Gnasso cav. ing. Alfredo, Manzi Federico, Mayer ing. avv. Gaetano, Meunillo Santolo Alessandro, Monaco dott. Cesare, Padovani Aroldo, Rigosi Angelo, Sinischalchi avv. Bindo.
econdigliano. — Miranda Giovanni.
orre Annunziata. — Rossi Ario.
OVARA. — Daverio Enrico, Ghiringhelli Mario.
rboro. — Savio Luigi.
rmeno. — Borini Carlo.
arengo. — Zavaglia Francesco.
iella. — Marzocchelli Angelo, Rosazza Lodovico.
Boleto. — D'Alessio don Giuseppe.
Brusmengo. — Balocca geom. Giacomo.
Cameri. — Wilke Rodolfo.
Cossato. — Bardone Guerino.
Galliate. — Agradi Silvestro.
Meina. — BOSIA LUIGIA.
Mercurago. — Vercellio Ettore.
Pallanza. — Omarini Enrico, Ronchi Francesco Luigi.
Patula. — Scaglia Guglielmo.
S. Maria Maggiore. — Gennari Luciano.
Stresa. — Peiretti Valentino.
Trino Vercellese. — Andreini Battista, Demarchi Umberto.
PADOVA. — Baggio Ignazio, Barbieri Furio. Belloni Giov. Battista, Bottaro Giuseppe, Chauvenet Giovanni, Chiovato Dante, Fogolin Gustavo.
Anguillara Veneta. — Valbusa Furio, Valerio Eugenio.
Arre. — Fornaro Giovanni, Murante Gioachino, Sambin Augusto.
Carmignano di Brenta. — Stocco Pietro.
Conselve. — Toniolo Antonio.
Este. — De Lucchi ing. Ottorino, Suriani Giuseppe.
Galliera Veneta. — Colombo Angelo.
Piove di Sacco. — Mazza avv. Giuseppe.
Stanghella. — Morelli Silvio.
PALERMO. — Canzano geom. Antonino, La Manna avv. Pietro, Massala not. Antonio, Pecoraino Calogero.
Termini Imerese. — Grasso Giacchino, Indovina Giuseppe, Spinozza Vincenzo.
PARMA. — Bacchi Ercole, Baggini Felice, Cerino Canova dott. rag. Augusto, Fulgoni Guglielmo, Guareschi Eugenio, Guareschi Gualtiero, Paris Ottavio, Pellegatti Egidio, Serventi Luciano, Zanardi Arturo.
S. Lazzaro. — Furlotti Mario.
Sivizzano. — Mezzadri don Alberto.
Soragna. — Colombi Achille, Depratti dott. G. Battista.
Talignano. — Dall'Olio Don Dante.
PAVIA. — Antonelli Benedetto, Bazzano Giovanni, Bondioli Ernesto, Da Gradi dott. Ambrogio, Fratti dott. Enrico, Gallotta Carlo, Maiocchi monsign. Rodolfo, Montemartini dott. Giuseppe, Morelli dott. Eugenio, Negri Francesco, Pirotta avv. Angelo, Ricotti Terenzio, Varini Carlo.
Chignolo Po. — Cusani Visconti Luigi.
Gerrecchiozzo. — Tacconi Achille.
Vigevano. — Martinelli Luigi, Olginatti rag. Giuseppe, Re Ettore.
PERUGIA. — Gerli Giuseppe, Prandi Edoardo, Tega rag. Arnaldo.
Amelia. — Tinarelli Guido.
Petrignano. — Borgioni Tito, Siena Adante.
Todi. — Berti Marini Giovanni, Campeti Publio, Polverini Pietro.
PESARO URBINO. — Gradari Mario, Grossi Alessandro, Hoz avv. Luigi.
Piobbico. — Bartolucci Arturo.
Urbino. — Fonti avv. Pietro, Società Automobili, Tomei prof. Bertani.
PIACENZA. — Agnelli Carlo Mario, Brizzi Daniele, Prati Ettore.
Bardi. — BUSSA AMELIA, Gazzi Gioachino, Moruzzi Aldo Massimino.

Borgonovo. — Spelta Silvio.
Castelsangiovanni. — Bagliani Paolo, Grantaliano Piero, Guelmi dott. Augusto Carlo, Melzi Giuseppe, Pecorini Angiolo, Tinelli Giovanni, Zerioli Piero.
PISA. — Pirani rag. Nello.
Buti. — Bernardini Lodovico.
Cecina. — Barbani Clorindo, Cinti Iacopo, Lenzi Adolfo.
Collemezzano. — Fevoli Amedeo.
PORTO MAURIZIO. — *Bordighera.* — Alborno Carlo, Alborno Sigifredo, Biancheri Giovanni, Blengino Lorenzo.
Oneglia. — Zoppi Alessandro.
S. Remo. — Asti Attilio, Ceriani Egidio, Delle Donne Giacomo, Pavan Giulio.
Ventimiglia. — Aicardi Antonio, Cipriani Ottavio.
POTENZA. — Solimena avv. Nicola.
Montalbano Ionico. — Bartolini Antonio.
Pescopagano. — Olita rag. Luigi, Tartaglia rag. Raffaele.
RAVENNA. — Belloni geom. Giuseppe, Mazzotti Rinaldo Dino, Perozzi Ugo, Ravaldini Angelo, SBARAGLI MARIA, Tontini Angelo.
Cervia. — Busignani Guglielmo, David Attilio, Ghetti don Pietro.
REGGIO CALABRIA. — *Bovalino.* — Savo Antonino.
Gioiosa Jonica Marina. — Ginnari Giuseppe.
Rosarno. — Mele Francesco.
REGGIO EMILIA. — Bondavalli Riccardo, Calanca ten. Edoardo, Camorali avv. Adolfo, Crotti geom. Romolo, Cuoghi geom. Albino, Galloni Paolino, Modena dott. Aldo, Morandi avv. Alberto, Paderni Guido.
Boretto. — Betti Misach.
Cadelbosco. — Bonetti Giuseppe.
Castelnuovo Sotto. — Bezzocchi Onesto, Municipio, Salvarani dott. Leopoldo.
Crocetta. — Chierici Angelo.
Guastalla. — Bossi Reginaldo.
Olmo di Gattatico. — Musiari Antonio.
Quattro Castella. — Baronj Gino.
S. Martino in Rio. — Beltrami Pasquale.
Villa Cella. — Ferretti Armando.
Villa Coviolo. — Montrucoli Prospero.
ROMA. — Balzani conte Ugo, Berruti geom. Francesco, Camotti Oreste, Carminati Arminio, Ceroni Attilio, Cerrutti Esterino, Conklin William Henry, Conti Ugo, De Renzis ing. Rienzo, DE ROLLAND baronessa GIULIA, Di Giacomo Antonio, Ferrante Furio, Giannini Raffaele, Guadagnin Bonvecchiato rag. Luigi, Ianett Baldassarre, Lorenzi Attilio, Malpieri Varo, Mencato dott. Ugo, Pélisier Roberto, Pelosini Giovanni, Proflli Bruno, Saitta Virgilio, Società Velocipedistica Romana, Villa rag. Oreste.
Acquapendente. — Bramini avv. Francesco, Marziali cav. Silvano.
Cerveteri. — Camera Umberto, Ercoli Giuseppe.
Gallicano nel Lazio. — Cianni Giuseppe.
Latera. — Jacarelli Giorgio.
Marino. — Patriarca Armando.
Orte. — Santori Luigi.
Velletri. — Gizzi Oreste, Martorelli Vittorio.
Viterbo. — Cecchetti Rodolfo.
ROVIGO. — *Massa Superiore.* — Zannini ing. Ferruccio.
SALERNO. — *Angri.* — Spanò Ferdinando.
Centola. — Gabriele dott. Giacomo.

Nocera Inferiore. — Astuti Roberto, Guadalupi Ettore.
SASSARI. — Bedinello Abelardo.
Caprera. — Vestrini sottoten. Piero.
SIENA. — Carli rag. Giovanni, Monami rag. Enrico, Sgai Luigi.
Chianciano. — Cecchini dott. Alberto.
SIRACUSA. — *Ragusa Inferiore.* — Campo Giovanni.
Vittoria. — Caglia Salvatore, Cardelli Gaetano.
SONDRIO. — *Bormio.* — Cisco Tigellio.
IV. Cantoniera Stelvio. — Di Coularé di La Fontaine ten. C. Augusto.
Gordona. — Tabacchi ing. agr. Albino.
Grosio. — Pruneri Bartolomeo.
Leprese. — Dei-Cas sac. Onorato.
Morbegno. — Stangoni sac. Carlo.
TERAMO. — Biblioteca « Melchiorre Delfico » del R. Liceo.
Atri. — Mattucci Arnaldo.
Città S. Angelo. — Coppa Zuccari cav. Orazio.
Giulianova. — Barretta dott. Gilberto.
Penne. — Clemente sac. Sebastiano, Il Convento dei Cappuccini.
TORINO. — Abbo Pietro, Aimone Francesco, Ametis Giuseppe, Ascheri Lorenzo, Avalle Antonio, Basso Sebastiano, Biagioli Guido, Bocciolone avv. Giuseppe, Carpani avv. Achille, Castelli Carlo, Chiaberge Battista, Colombo rag. Giulio, Cornaglia Giuseppe, Corsi di Bosnasco ing. Giacinto, Dagna avv. Nino, Danzena Sandrino, De Benedetti dott. Augusto, Della Guardia Ermete, Delsoglio avv. Enrico Emanuele, De Stefanis Eugenio, Drovetti Pietro, Emanuelli Attilio, Fiandra Umberto, Ghione Giovanni, Giolitti prof. dott. Federico, Kalfoff ten. Cristo, Lanza Romolo, Larturo Federico, Lazzarino Luigi, Mancia geom. Antonio, Martinolo Orazio, Marenda Francesco, Molineris Angelo, Mongini avv. Giulio, Morera Fortunato, Nocito Francesco, Perrachio ing. Lodovico, Pisani Giovanni, Piubellini Giuseppe, Prandel Giuseppe, Romano Luigi, Rumi Ernesto, Serra Giuseppe, Siciliani ten. Domenico, Stojanoff cap. Vladimiro, Terruzzi rag. Guido, Trambusti Francesco, Trivulzio ten. Carlo, VACCARINO ROSALIA, Valsania dott. Giacomo, Vola Agostino, Zona ing. Achille.
Aosta. — Lucchini Carlo.
Barone Canavese. — Vigliocco Domenico.
Borgone di Susa. — Furbatto Pietro.
Bussoleno. — Marra Giuseppe.
Carema. — Vayr-Piova Giovanni.
Castellamonte. — Burlando Ernesto.
Ciriè. — Arizio rag. Angelo, Circolo Impiegati e Commercianti, Grassa G. Attilio, Laredo de Mendoza Ugo, Mirti Giuseppe, Piglione Federico.
Forno Rivara. — Bertinetti G. Battista, Bertoldo Giuseppe, Bertot Giovanni.
Lanzo Torinese. — Sottocornolo Francesco.
La Thuile. — Jacquemod.
Moncalieri. — Bosco Mario.
Moncenisio. — Cardini Egisto, Casini Ottorino, Ceresole Valentino.
Pinerolo. — De Marchi Enrico, Musso Leonida, Rosso ten. col. cav. Pietro, Tavera Antonio.
S. Ambrogio. — Buzzo Mario.
Villeneuve. — Gerbore Eliseo.
TREVISO. — Coletti comm. Isidoro Alberto, Coletti Luigi, Perugia Adamo Oreste.
Castelfranco. — Battistella Silvio.
Conegliano. — Fugazza Francesco, Levraghi Alfredo.
Vittorio. — Vascellari avv. Antonio.
UDINE. — Borgomanero Francesco, De Candido Domenico, De Paoli Francesco, Gubbiotti Luigi, Tubello rag. Giovanni, Zuliani Diego.
Camino di Codroipo. — Brun dott. Antonio.
Moggio Udinese. — Maggiori Giuseppe, Simonetti dott. Valentino, Tolozzi geom. Ettore.
Mortegliano. — Di Varmo conte Giov. Battista.
Pielungo. — Guerra Pietro.
Provesano. — Sabbadini Pietro.
Spilimbergo. — Laurora Vincenzo, Zavagno Innocente, Zoia Angelo, Zotti Renato.
VENEZIA. — Bardi cap. Lorenzo, Bottari Giulio Cesare, Cuttica geom. Eugenio, De Petris ten. dott. Lorenzo, Laureani Lucio, Radaelli Mario, Vianello Moro Attilio, Zorzan ing. Adolfo, Zorzini Augusto.
Vigonovo. — Merchiori Luigi Provido.
VERONA. — Castagna Angelo, Gamberini Michele Angelo, Rossi Luigi, Tosi rag. Giuseppe.
Affi. — Trois Giglio.
Grezzana. — Daccordi Ugo, De' Stefani Antonio.

Malcenise. — Guarnati Gaetano.
Negrar. — Vason Albano.
VICENZA. — Fanton Luigi, Girotto avv. Giovanni, Sinisi ing. Luigi.
Marostica. — Gusi Camillo, Gusi Lorenzo, Pozza Augusto, Segato Antonio, Stefanon Giovanni.
Montebello. — Moncelesan Umberto.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Carbonetti Giovanni Castellani Leone, Fait Eugenio, Levi Minzi ing. Ubaldo, Loewy Alberto, Lorenzoni Valeriano, MALABOTICH GISELLA, Ricci Prospero, Risegari Andrea.
Campolongo. — Cecotti Angelo.
Gorizia. — Buzzi Eduardo, Cicin Mario, Pecile Onorato, Pecile Romeo.
Gradisca d'Isonzo. — Faini Giuseppe junior.
TRENTINO. — *Bersone.* — Bugna Antonio.
Borgo. — Dietre Paolo, Gasperetti Egidio.
Cembra. — Cetto dott. Germano.
Creto. — Romanelli Carlo.
Daone. — NICOLINI MARTA.
Luserna. — Rigoni Amedeo.
Mezzolombardo. — De Eccher dott. Celso.
Riva. — Bommartini Luigi.
Rovereto. — Tabarelli de Fatis Alessandro.
Strada. — Ceschinelli Lorenzo.
Graz. — Schroefl Augusto.
Sebenico. — Gigli Antonio.
Spalato. — Bonacié Marino.

Francia.

Cabbe Roquebrune. — Prete Guido.
Hyères. — Carrassan Gabriel.
Paris. — D'Andigné Viscomte Louis, Pasque William.

Monaco Principato.

Monte Carlo. — Bianco Costanzo

Germania.

Berlin. — Spitzer Wilhelm.
Lubars. — Klewitz Iohannes.

Inghilterra.

Folkestone. — Dellea Antonio.
London. — Iemple-West R. G. E.

Romania.

Bucarest. — De Luca prof. cav. Benedetto.

Spagna.

Barcellona. — Dixon Jones Frederick.

Svizzera.

CANTON DI BASILEA. — *Basilea.* — Krayer Max, Stéhelin arch. Gustav.
CANTON DI S. GALLO. — *Ebnat Kappel.* — Capaccini Ferdinando.
CANTON DI VAUD. — *Lausanne.* — Bedoni Francesco, Borgatta Carlo, Chavan Leon, Ditta Addor e C.ie, Falda E., Ferraris Albino, Lomazzi Pompeo.
Nyon. — Ditta Addor e C.ie.
Yverdon. — Mério Alessandre.
CANTON TICINO. — *Agno.* — Torriani nob. dott. Alessandro.
Bellinzona. — Codoni Giuseppe.
Biasca. — Legobbe Emilio, Mauri Eugenio.
Locarno. — Vidali Romano.
Lugano. — Poretti Giuseppe, Sonvico Giuseppe.
Monte Carasso. — Ruscetta Romeo.
Muggio. — Fortini Lorenzo.
Poleggio. — Forni prof. Augusto.
Vacallo. — Livio Piero, Peverelli Gerolamo.
CANTON VALAIS. — *Sierre.* — Gaietti geom. Pietro.

Turchia.

Costantinopoli. — De Medina Augusto.

AFRICA.

Alessandria d'Egitto. — Bellardinelli Faustino, Levi Cuzzer avv. Gastone.
Alger. — Borgeaud Iules.
Cairo. — Dentomoro Emanuele.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Boston. — Zappa Pio.
Brekton. — Field Fred. F.
Cambridge. — Bryant Willeim H.
New York. — Kingsler Porter arch. A.
Philadelphia. — Raeph I. D. H.
S. Francisco Calif. — Aragona Antonio, Bonini Emilio, Casanova Guglielmo, Ceragioli Armando, Chiappa Ambrogio, Demartini Vittorio, Gizzi Luigi, Isnardi dott. Mario, Manuelli Pasquale, Orero Emanuele, Pellegrini Paolo, Piegaia Ugo, Rossi Emilio, Stanley H. Page, Trinchero Luigi, Tribuno Mario P.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Algodon. — Besozzi Cesare.
Ausonia. — Bruno Giovanni, Savino Juan.
Buenos Ayres. — BUZZETTI ANGELA, De Giorgi Carlos, Dell'Oro Antonio, Fumo Francesco, Klein Luciano, Pizzoli Ugo, Staiger Pablo, Tommasini rag. Valdo, Villar Elias.
C. R. Carcano. — Bonetto Iosè.
Carrilobo. — Gagliardi Leone.
Jaimes Craick. — Jannantuone Nicola.
La Laguna. — Adda Battista.
La Playosa. — Onellet Giovanni Luigi, Sivadon Leopoldo.

Las Perdices. — Boretti Luigi.
Luca. — Dellamaggiore Nino.
Oncativo. — Carle Domingo.
Pilar. — Lepore Luigi.
Rio Cuarto. — Zanco Carlo.
Rosario S.ta Fè. — Chiesa Aurelio.
Villa Maria. — Angaroni Luigi, Castro Jesus, Francia Colombano, Lemoine Luigi E., Perrachione Carlos, Tartaglia Arturo.
Villa Nueva. — Mariscotti Dionisio.

Brasile.

Franca. — Petraglia dott. Antonio.
Rio Janeiro. — Colombo Alessandro.

Chile.

Valparaiso. — Pastore Luigi.

Equatore.

Guayaquil. — Gotuzzo Nino, Ragliano Carlo, Noziglia Giovanni, Repetto Carlo, Vallazza Giovanni.

Peru'.

Callao. — Cecchi Gisleno, Cordano Serafino, Giampietri Luigi, Papa Aristide, Segale Raffaele.
Lima. — Cavassa Ernesto, Il Club Italiano.

Uruguay.

Montevideo. — Loppacher Emilio, Zamboni ing. Agostino.

ASIA.

Beyrouth. — Lavaggi Ferruccio.
Salif. — Rambaldini ing. Ernesto.
Tokio. — Heizo prof. Ito.

Posizione dei Soci al 15 Giugno 1909.

Soci annuali al 15 maggio 1909	N. 70 193
Dimissionari, irreperibili, morosi, ecc.	» 78
	N. 70 115
Soci nuovi inscritti al 15 giugno 1909	» 1 013
Totale Soci annuali	N. 71 128
Soci vitalizi al 31 dicembre 1908	N. 2 329
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 giugno 1909	» 453
	N. 2 782
Totale Soci	N. 73 910

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi — Capriolo & Massimino - Milano.

Anno XV 90.000 Copie N.° 8. Agosto - 1909

GRATIS AI SOCI

RIVISTA MENSILE DEL

TOURING

TOURING CLUB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 - MILANO

Fabbricazione di

CARTUCCE DA CACCIA con specialità per polveri nitro-composte per caccia, tiri al piccione, ecc.

CARICHE DA RIVOLTELLA a spillo, centrali ed anulari, a palla, a pallini e per teatro.

CARTUCCE SPECIALI DA CACCIA E RIVOLTELLA con apparecchio interamente coperto (brevettato) **senza fuga di gas.**

MUNIZIONI sistema brevettato per tiro ridotto di precisione con fucile Wetterly a 20 e 50 metri.

CARTUCCE CARICHE per Wetterly (a palla ed a mitraglia) Winchester, Colt's, Marlin, ecc.

CARTUCCE FLOBERT per tiri di precisione ed a pallini per caccia minuta.

ACCESSORI per CARTUCCE da CACCIA: borre comuni, borre ingrassate, cartoncini, ecc.

CAPSULE PER FUCILI A BACCHETTA comuni in ottone e fine di rame, ecc.

FABBRICAZIONE SPECIALE di cartucce d'acciaio per *spingarda* di qualunque calibro.

MICCIE DI SICUREZZA per mine.

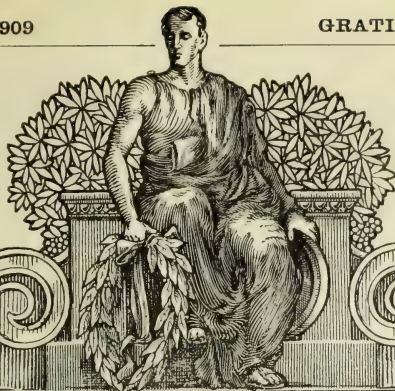
CAPSULE DINAMITE.

IN VENDITA PRESSO TUTTI GLI ARMAIUOLI.

SOCIETA' - FRANCO - ITALIANA

LEON BEAUX & C.

MILANO

ANNO XV - N. 8 - AGOSTO 1909 GRATIS AI SOCI DEL TOURING

TOURING CLUB ITALIANO

ESCURSIONE ALLE ISOLE EOLIE

Non è facile riassumere in poche pagine le impressioni multiple di una escursione in questo gruppo appartato di piccole isole, così caratteristico pei fenomeni geologici grandiosi che hanno impresso nel loro paesaggio linee indelebili, così vario per marine ed orizzonti ed anche così selvaggio da equivalere, per chi ha poco tempo disponibile, ad un viaggio in più lontani luoghi.

Chi, come me, sente di tratto in tratto il gusto e il bisogno della astrazione dalla vita di ogni giorno e vorrà seguire queste mie note, non potrà sottrarsi al desiderio di ripetere il breve giro che descriverò, di rivedere calde bellezze meridionali, scene solitarie e dolorose, marine tranquille o tempestose, tutti quadri che potei appena abbozzare, costretto dalle ferree ragioni dello spazio, sussidiandoli appena con qualche schizzo grafico.

L'Italia nostra è così meravigliosamente fatta pel turismo, che la stessa penna può, veramente fin che vuole, ma con entusiasmo parimenti giustificato, descrivere in queste colonne volta a volta la vita pastorale nella desolazione dei tturi, o la messa in valore di una montagna per la villeggiatura, cioè due estremi enormemente lontani della nostra vita nazionale; le morte meraviglie delle necropoli etrusche o il nascere quasi tumultuoso di una nuova città creata alle porte di una capitale per magistero sapiente di capitali; le bellezze dell'arte italica raccolte nei musei, come quelle della natura in queste isole Eolie.

1. — " On milanes in mar ,,

***

Il breve viaggio alle Lipari può compiersi in molti modi, ma Stromboli, che ne è il coronamento, regola per così dire l'itinerario, imperniato sui suoi scarsi servizi marittimi.

Di solito si comincia da Milazzo da cui un vaporino ogni giorno tocca le tre isole principali: Lipari, Salina, Panaria, mentre una volta la settimana si spinge fino a Stromboli per ripartirne immediatamente. Cosicchè si dovrebbe aspettare sette giorni prima di valersi ancora dello stesso vapore pel ritorno, se una linea Napoli-Milazzo, che tocca pure Stromboli, non permettesse di ridurvi il soggiorno a sole tre giornate. E' dunque un complesso di servizi molto adatto pel turismo.

2. — Guglia basaltica alla punta di Lipari. A destra Vulcanello e Vulcano.

(*Fot. L. V. Bertarelli*

Chi soffre il mal di mare (io me n'intendo, oh se me n'intendo!) non deve paventarlo molto. Se Eolo sta di casa qui, la traversata è però così breve e spesso a coperto della costa, che senza essere eroi si può cavarsela discretamente. Le arie di pretesa ribassano un po', si prende un fare poco spavaldo, ma non peggio di così. L'autore di queste righe si offre modestamente in prima pagina (fig. 1), nel suo genuino aspetto di « milanes in mar » in un quarto d'ora tra due attacchi.

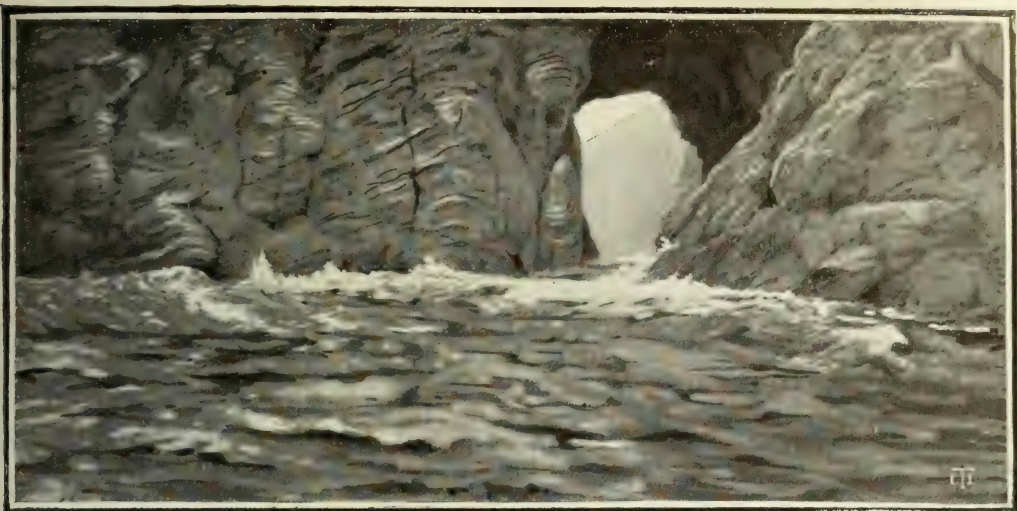
Ma *sursum corda!* l'onda non è sempre così infida. E quando essa è almeno tollerabile, quali smaglianti quadri incornicia in questo arcipelago fitto, dalle forme bizzarre, dai coni vulcanici numerosi e ben profilati, dalle potenti scogliere basaltiche che si elevano in mezzo al mare o lungo le rive in forma di poderose guglie, di campanili altissimi, di pareti inaccessibili squarciate ove il mare si precipita talora furiosamente!

L'animazione di questo mare è incredibile I vapori che da Genova, da Livorno, da Napol vanno a Palermo od oltre Messina, quelli ch da Marsiglia passano il Faro, tutti si incrocian qui. Spesso anche da Messina e da Augusta qu si inseguono corazzate, incrociatori e torpedi niere d'alto mare, sì che i numerosi velieri d pesca in mezzo a questo andirivieni debbon nelle ore della notte guardarsi bene coi fuoch da facili collisioni.

* * *

Milazzo è una cittadina senza interesse, rispar miata dal terremoto che toccò invece gravement i paesi dentro la costa sulla linea da Messin a Palermo. Il suo porto è ora ingombro di gran cataste di legname per farne baracche, che co prono le belle banchine, lungo le quali di ser i ragazzi vanno con una vivida lampada di ac

3. — Incendio di legname da baracche sulla banchina del Porto di Milazzo.

(*Fot. L. V. Bertarel*

4. — Il Perciato, alla punta meridionale dell'Isola di Lipari.
(*Fot. L. V. Bertarelli*).

tilene rasente l'acqua ed un bastone a punta di ferro con cui infilzano i grandi polipi pendenti come viscidi sacchi dai sassi del muro.

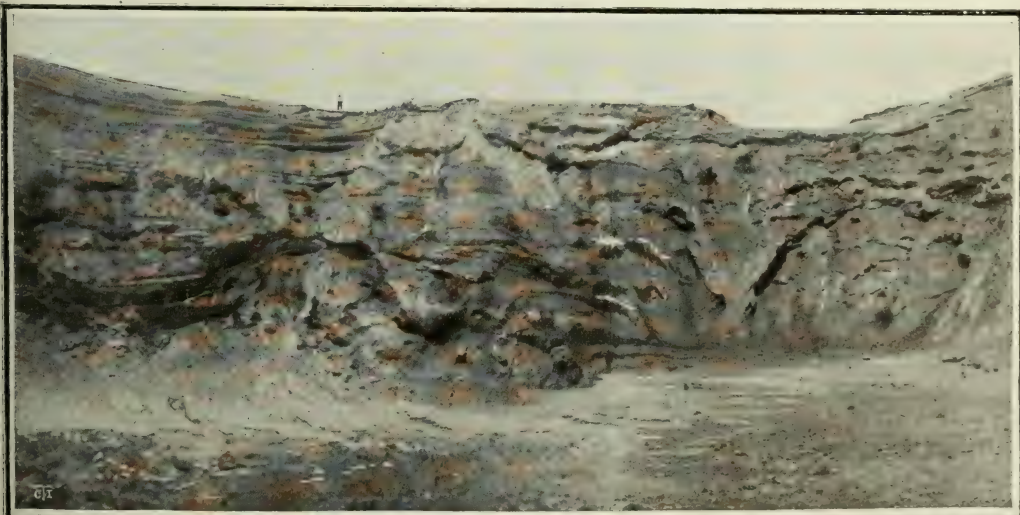
Quando in una mattinata dello scorso luglio uscii dal porto, un violento incendio divampava nel legname, che numeroso popolo tentava di isolare buttando a mare tavole e travi (fig. 3).

La vampa aranciata e rovente anche da lontano sotto il fumo nero, quasi vinceva la luce del sole di cui brillava il gran Castello sull' altura del Capo di Milazzo.

Questa costruzione disordinata e poderosa, attraverso la quale passa la via che conduce al pittoresco semaforo del Capo da cui si domina il gran panorama dell'Arcipelago, vide nell'agosto del 1860 gli apparecchi di guerra dei nostri prodi Garibaldini, che vi spiarono il giungere da Messina delle truppe Borboniche per buttarsi contro di esse, cozzare e vincerle con temerità giovanile, incurante dell'enorme sproporzione di numero e solo fiduciosa nel sacro nome d'Italia.

Il vaporino, che non ha la velocità di un caccia-torpediniere poichè deve fare per convenzione otto nodi (!) all'ora, dà tempo di ammirare la costa dirupata del lungo Capo di Milazzo, sul pianoro del quale posano parecchie candide villette, poi esce nel mare aperto colla prora su Vulcano, che presto imprende a costeggiare.

L'isola è lunga 8 chilometri, completamente deserta, tagliata a coni tronchi per la sua stessa natura vulcanica, scura e rosseggiante di basalti e di trachiti dove non è nera di ossidiane o di lunghe *sciare* (frane di lapilli, pietre e bombe vulcaniche) o biancheggiante per vaste sublimazioni di allume, di acido borico, di solfo.

La sua più alta cima (Monte Aria) si eleva a 490 metri e termina in un altipiano che fu già pure un cratere. Più avanti il pendio del gran

5. — Un quarto del cerchio del cratere di Vulcanello.
La parete ripida interna del cratere sorge da un piano di materie eruttive.
(*Fot. L. V. Bertarelli*).

6. — Una "Passione,, (*Fot. L. V. Bertarelli*)

7. — Le tracce delle salite a zig-zag e della discesa precipitosa nei lapilli del fianco settentrionale del Gran Cratere di Vulcano. (*Fot. L. V. Bertarelli*)

cono ne interseca un secondo detto la Fossa Vecchia o il Gran Cratere di Vulcano, alto 386 metri, circondato nel lato orientale e settentrionale da mobili e bollenti fumarole.

Il Gran Cratere ricade a sua volta al piano del mare su una lingua di terra bassissima, oltre la quale a nord, nel 183 a. C. sorse un vulcano più piccolo chiamato Vulcanello, alto 125 metri.

Mentre il vapore fila deliziosamente a un chilometro lungo la costa, si resta incantati a veder svolgersi questo panorama eccezionale nella sua nudità di linee, senza verde, senza abitati, coll'accenno di frequenti conche crateriche che ricordano le pustole lunari viste in un canocchiale di ingrandimento.

Presto si è davanti alle Bocche di Vulcano, stretto marino di mille metri fra Vulcano e l'isola di Lipari. Tra le due barricate nere delle isole l'occhio si slancia avanti nel Tirreno immenso e azzurro verso Alicudi e Filicudi, mentre a nord si disegnano sempre più nettamente Panaria, Basiluzzo e Stromboli. Tre chilometri ancora e si sbarca col solito bailamme a Lipari.

* * *

E' questa una simpatica cittadina di 6000 abitanti, capoluogo di un comune di 16 000, che comprende nell'isola stessa il centro importante di Canneto (2500 abitanti) ove si fa specialmente la lavorazione della pomice e le isole di Stromboli (2600 abitanti), Panaria (600 abitanti), Vulcano con 200 circa, Filicudi con 1500, Alicudi con 700.

Le mura di un castello che non esiste più dominano la città da un basso colle. Ivi è la triste colonia dei coatti di cui parlerò più avanti.

Lipari vive del suo mare, pescoso e commerciale, dei suoi campi di grano, dei ricchi vigneti che producono un vino di forza infernale ed un malvasia pregiatissimo e dell'uva passolina. Vive sopratutto delle sue cave di pomice.

Nei fianchi dei suoi monti vi sono immense formazioni di questa roccia leggera e biancheggiante che dà ai luoghi nomi pittoreschi, come ad esempio Monte Pelato, riscontro ad altri come il Monte Rosa, il Capo Rosso, che dimostrano come la natura mineralogica si imponga qui all'attenzione popolare.

Le cave sono in parte comunali affittate, od in parte di proprietà privata: profonde, caldissime nell'interno; anzi talora raggiungono temperature insopportabili. Sono coltivate con metodi vecchi, industrialmente non lodevoli ed igienicamente perniciosi. La loro interna struttura si assomiglia a quella delle solfare siciliane.

Dura vi è l'opera di estrazione, che si fa col piccone; durissimo il trasporto all'esterno, entro sacchi e recipienti di stuoie e di vimini, al quale sono adibiti anche ragazzi giovanissimi evidentemente senza alcun rispetto alla legge sul lavoro dei fanciulli (fig. 8).

Producono abbastanza per tutta Europa ed anzi per esportarne oltre mare. Dei vapori sono sempre sotto carico a Canneto o ad Acquacalda, dove in grandi molini, di cui varî appartengono ad una ditta tedesca, si opera una cernita di materiale ed in parte la sua macinazione in mezzo ad un pulviscolo folto, persistente, che si diffonde a distanza come una nebbia intorno agli stabilimenti ed è visibile a più chilometri, quasi questi fossero circonfusi di una nube semitrasparente.

Siccome vi è una tassa comunale di imbarco sulla pomice, qualunque ne sia l'origine, il bilancio comunale di Lipari non ha bisogno di imporre altre tasse. *Rara avis!* Non di meno

non si può dire, almeno da quanto io ho visto, che Lipari si avvantaggi pubblicamente molto di questo fortunato stato di cose. Essa mi è sembrata quest'anno, identica alla Lipari di dieci anni fa, quando un'altra volta visitai le Eolie. Anche oggi trovai l'identica mancanza di *comfort* e la stessa sporcizia per la quale messo piede nell'Albergo Nazione, che passa per il principale, fuggii in strada inorridito senza saper bene dove avrei posato il mio scarso bagaglio.

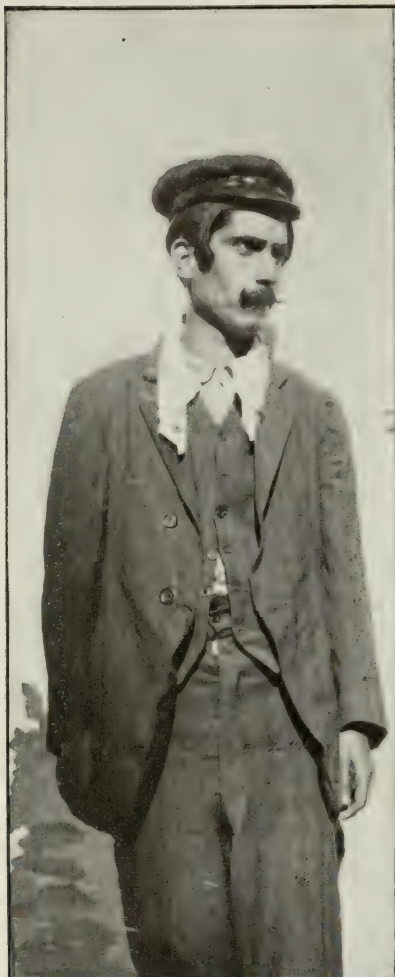
Mi indicarono un altro albergo di cui poi da altri sentii parlare come d'un canile, ma mentre mi avviavo fui fermato per la strada da un bottegaio che mi offrì una camera mobigliata dove stetti discretamente. (Tutto del resto è relativo perchè, tanto per accennare ad un dettaglio del servizio, mi rifecero il letto per due giorni verso le 17!).

Non vidi nella pubblica edilizia alcun che di mutato in dieci anni. Dietro la Capitaneria del Porto vi è ancora come allora (dettaglio zoliano ma caratteristico di cui non posso defraudare i lettori della *Rivista*) un pubblico ed utile ritrovo. E' costituito da una sala intorno alla quale corre una specie di divano orientale o gradino, coperto di piastrelle bianche con vaghi disegni azzurrini, opportunamente perforato nel piano superiore da una dozzina di buchi rotondi di trenta centimetri, come una cucina economica. Su questo bel piano si assidono per le proprie occorrenze i cittadini liparoti, conversando piacevolmente dei propri affari, e dimostrano così una grande attività poichè senza perder tempo compiono due servizi. L' ingegnoso monumento vespasiano ritrae particolare pregio dall'esser impostato sopra una grossa roccia quasi a raso del mare, in cui guardano direttamente i sopradetti trafori. Quando c'è un po' di maretta gli schiaffi delle onde battono di sotto in su e il rinfresco deve essere detersivo e delizioso.

Le case liparote hanno un aspetto prettamente orientale. La maggior parte sono basse, con tetto a terrazzo lievemente convesso per inviare le acque alle cisterne. Purtroppo non vi sono nell'isola sorgenti. Tutta l'acqua che si beve è piovana e di regola, neppur grossolanamente filtrata. Vi sono dei pubblici serbatoi accanto ai quali furono installate delle piccole pompe col criterio igienico di impedire che nella loro acqua fossero immersi i secchi di tutti, ma, forse per non guastar le pompette, queste sono chiuse accuratamente da uscioli di legno, la cui chiave sarà, credo, al Municipio e così tutti attingono colle proprie corde ed i propri secchielli. Nel nord, al dire dei medici, ce ne sarebbe abbastanza per microbizzare tutta una popolazione; qui pare non sia così.

Nelle pittoresche casette, brillanti internamente di sempre rinnovato imbianco, la pulizia privata lascia a desiderare, non meno di quella pubblica, in troppi siti. Dalle screpolature, assai spesso sismiche che un po' dappertutto fanno capolino alla superficie degli intonachi, vengono fuori, specialmente alla sera a prendere il fresco, insetti di ogni qualità che non sono abbastanza entomologo per classificare, ma che vanno dai centopiedi e dai ragni, dei quali la dimestichezza non è poi tanto spiacevole, alle blatte e alle cimici di cui guai a preoccuparsi, perchè non si avrebbe più il coraggio di dormire. E le pulci? Che dire delle pulci? D'estate in generale in tutta la Sicilia sono un flagello. Io che ho una pelle da signorina (un po' stantia) finisco a diventarne idrofobo. Nel mio ultimo giro alle Eolie ho però portato con buon successo un piccolo carico di razzia, di quella vera e genuina razzia dalmata che è il simbolo dei sonni tranquilli. Chi mi

8. — Trasporto della pomice nelle regioni del Monte Pelato. (*Fot. L. V. Bertarelli*).

9. — Chiesa di S. Giuseppe a Lipari. (*Fot. L. V. Bertarelli*).

10 - 11 - 12. — UN CAPOCAMORRISTA COATTO A LIPARI. — DUE ENTRATE DI " CAMERONI ,, DA CUI SI CAPISCE COSA È LA VENTILAZIONE DI QUESTI LOCALI CIECHI. (*Fot. L. V. Bertarelli*).

diede alloggio nelle Eolie deve però aver pensato di me che io sia qualche grande sporcaccione, trovando le lenzuola tutte gialle di un'ignota polvere, che chissà quale diavoleria avranno pensato che fosse.

Nulla dico delle zanzare. Ho esperimentato con successo un'ingegnosa armatura di fili di ferro e di garza per installare una zanzariera attaccandomi alle colonnette di ferro dei letti. Ma in molti luoghi i letti constano soltanto di assiccelle con pagliericci senza alcun lusso di colonnette ed allora mi sono rifatto con quella piacevole combustione della razzia, mediante la quale le zanzare rimangono imbecillite, precisamente come il viaggiatore, che crede di dormire pacificamente ed è invece soltanto asfissiato.

A Lipari vi sono del resto numerose case di ricchi negozianti, di industriali in vino ed in pomice e di agricoltori che nulla lasciano a desiderare, ma sono case private alle quali naturalmente non può accedere chi vuole.

Io ebbi nella mia recente visita una fortuna che mi mancò la prima volta: quella che il Touring ha pensato ad un console, il signor Filippo De Pasquale, uomo che tra i vasti suoi affari trovò il tempo di viaggiare mezza Europa e che dall'animo vivace, colto e pieno di spirito moderno trae un senso di ospitalità gentile, di cui colla sua egregia Famiglia mi fece particolarmente segno e di cui gli rendo quì grazie riconoscenti.

***

In una sua bella lancia cortesemente posta a mia disposizione con due barcaioli, feci l'escursione indimenticabile di Vulcano. Rasente la costa di Lipari arrivai alle Bocche di Vulcano. Mi avvicinai quanto me lo permise il mare

mosso a quella meravigliosa Pietralunga, che si slancia come una colonna dall' acqua a 400 metri dalla riva di Lipari ed a 1600 da quella di Vulcanello.

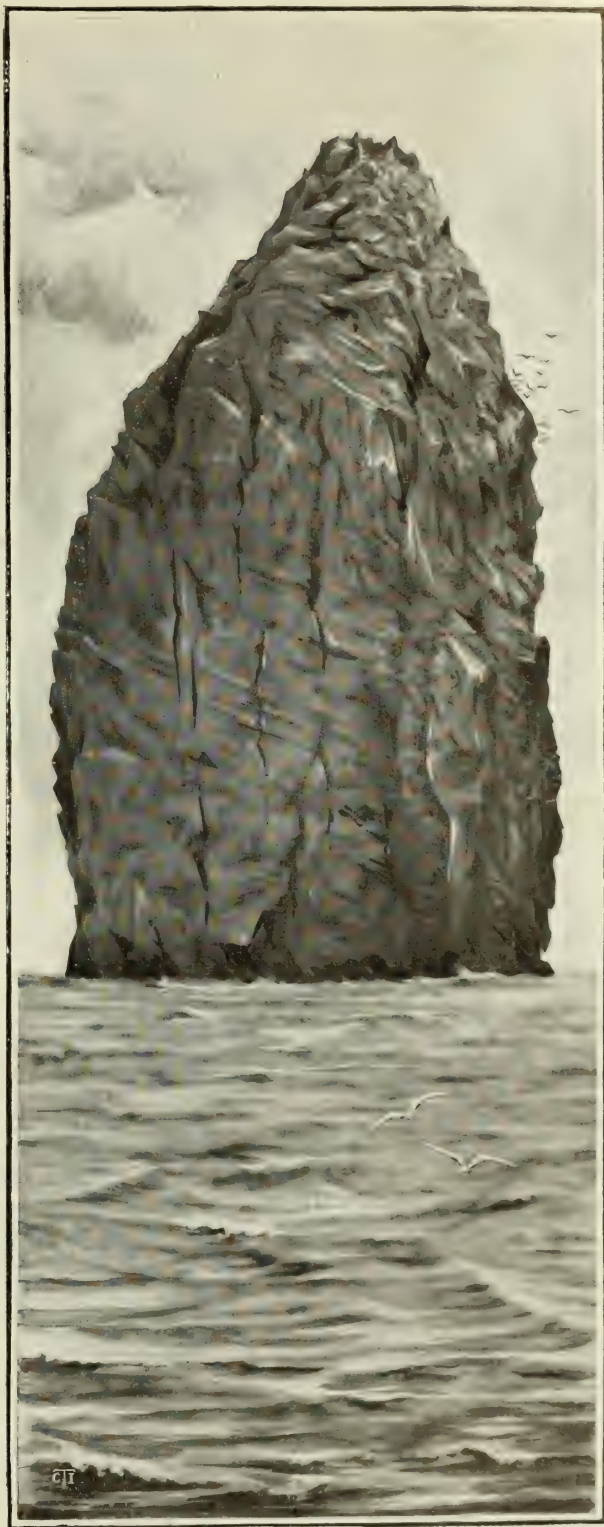
La punta meridionale dell'isola di Lipari è tutto ciò che di più straordinario possa immaginare la mente di un artista amante delle più selvaggie scene. Il mare ha demolito le grandi cascate basaltiche staccandone delle guglie arditissime, dei campanili che paiono ritti solo per miracolo di equilibrio, ma saldi invece da millenni contro gli attacchi dei marosi furibondi. La punta Crepazza, le Formiche, il Perciato, la Pietra Menalda, ed altre roccie che hanno nomi che non conosco, si presentano l'una dopo l'altra tremende e imponenti, sospese sul capo di chi costeggia questa scenografia magnifica.

Ma più di tutte grandiosa è la Pietralunga, pinnacolo arditissimo isolato nelle onde, eretto da chissà quali profondi abissi a 60 metri fuori di esse (fig. 13).

Nera, imponente, inaccessibile, la Pietralunga è di una bellezza inesprimibile. Io tentai di avvicinarmi senza poter giungere però del tutto al suo piede, perchè il mare agitato me lo impediva. Volate di gabbiani stridenti si aggiravano sul mio capo quasi beffandomi dei miei sforzi, pur veramente eroici perchè la fotografia che presento della Pietralunga è stata fatta tra i crampi e i ruggiti di un mal di mare che ricorderò.

Questa grande colonna oppone tale brusca resistenza alla distesa dei marosi di ponente, che questi si infrangono contro di essa, salendo a grandi altezze. Io ebbi la fortuna, quando dieci anni sono passai le bocche di Vulcano durante un fortunale rimasto memorabile, di vedere un caso raro: le ondate salire dietro la Pietralunga fin sopra la sua cima e scavalcarla con una nube di spruzzaglie bianche che si alzavano certo almeno una trentina di metri al di sopra del suo cocuzzolo.

Straordinario anche è il Perciato (fig. 4) galleria naturale dentro i basalti, abbastanza vasta perchè quando il mare non vi si precipita con violenza si possa attraversarla in barca. La fotografia che ne dò mostra quanto pittoresco sia quest'angolo dell' isola. E se lo spazio non me lo vietasse potrei presentarne un'altra: quella del Capo Perciato dell' isola Panaria, di cui la finestra è ben più vasta (circa una quarantina di metri di altezza per una trentina di larghezza).

La mia lancia, che io voleva dirigere al Porto di ponente (nell'Isola di Vulcano) per vedervi altre roccie che certo debbono essere meravigliose quali quelle del Capo Grosso, dovette invece far rotta sul Porto di Levante, ove sbarcai abbastanza male in gambe sulla benedetta terraferma, che ha soltanto un difetto: quello di essere

13. — La Pietralunga. (Fot. I. V. Bertarelli).

terra di un'isola senza ponti per congiungerla col continente.

Una gran roccia accanto al Porto di Ponente (porto per modo di dire, poichè non si tratta che

14. — Varo di un paranzo da pesca. (*Fot. L. V. Bertarelli*).

15. — Canneto, luogo della lavorazione della pomice. (*Fot. L. V. Bertarelli*).

di una spiaggia) è sforacchiata da una rete di gallerie, da cui un inglese ricavò fino al 1887 allume e acido borico, mentre dal Vulcano attiguo traeva dello solfo. L'eruzione dell'87 troncò ogni lavorazione.

La salita alla Fossavecchia o Gran Cratere dura circa un'ora o poco più sui lapilli, e l'altezza si conquista faticosamente a zig-zag mentre poi la discesa si compie in un istante in linea retta. La mia fotografia (fig. 7) mostra le due diverse traccie. Il cratere si presenta rotondo del diametro di tre o quattrocento metri ed è profondo un centinaio di metri. La prima volta che lo vidi fumigava tutto nella sua parte più vasta. Adesso era perfettamente tranquillo e vi potei scendere senza alcun disturbo. Assai più vive invece che allora erano le fumarole esterne, acri di vapore di solfo sublimato e di acido cloridrico.

Dall'orlo del cratere, meraviglioso è il panorama sull'arcipelago. Vulcanello apre sotto i suoi tre crateri, separato da Vulcano da una lingua bassa di terra larga 500 metri, che talora il mare da ponente sovrapassa colle sue lunghe ondate.

Più in là si distende Lipari ed alla sua sinistra Salina ed alcune isolette minori, e nella lontananza Alicudi e Filicudi.

A oriente invece Panaria, Basiluzzo col suo corteo di scogli minori e nel fondo Stromboli.

Nella parte opposta tutta la costa di Sicilia e quella prossima della Calabria fino al Capo Vaticano.

Sarei rimasto ben a lungo lassù se non mi avesse tentato anche l'ascensione di Vulcanello. Ridiscesi quindi rapido sui lapilli, traversai la lingua di terra ed intrapresi la breve salita di questo cono, sulla cui cima si aprono tre bocche di cui una perfettamente tonda con pareti assai ripide e con un fondo ormai riempito e livellato di materiale eruttivo che la mia fotografia ritrae chiaramente (fig. 5).

A motivo del mare alquanto minaccioso dovetti più presto di quanto mi sarebbe piaciuto

abbandonare quest'isola curiosissima e tornarmene a Lipari ove avevo intenzione di compiere la giornata con una visita al Castello ove stanno i coatti.

***

Dei coatti di Lipari dirò solo ciò che ho intraveduto in due visite brevissime che le circostanze non mi hanno permesso di prolungare ed approfondire, l'una fatta adesso, l'altra già dieci anni or sono in inverno. Nulla aggiungerò. Se il quadro pare troppo fosco per essere credibile non posso che dire: andate a vedere.

Una stradetta bastionata a feritoie si arrampica sul fianco della scogliera che domina Lipari, interclusa da postierle vedove dell'antica saracinesca. Il castello che stava sulla spianata non esiste più. C'è in suo posto, sulla grande piattaforma di 300 metri di diametro, un ammasso di casupole cadenti circondate da una cinta, che servono di prigioni notturne ai coatti.

Questi, che sono attualmente, dicesi, circa 500, alla sera verso le 17 debbono presentarsi in Castello e per la notte vengono rinchiusi nei « cameroni ». Al mattino escono e sono liberi di girare in Lipari, con certe restrizioni, ove col permesso delle autorità hanno facoltà di lavorare presso i privati quando lo vogliono e sopratutto quando trovano occupazione. Purtroppo le occupazioni, che non sono numerose, sono quelle di cavatori, macinatori e trasportatori di pomice, faticosissime e adatte per pochi. Lo Stato non fornisce loro che l'alloggio coatto in Castello, e 50 centesimi al giorno per il mantenimento.

Andai in Castello al cader del giorno, guidato da persona che vi ha le grandi e piccole entrate. Entrando vidi un corpo di guardia di soldati e uno di agenti di pubblica sicurezza, ed una casupola chiusa come un baule coi soliti cassettoni di legno alle finestre, sulla cui portineria serrata solidamente, è scritto «Carcere giudiziario ».

16. — LIPARI, DI NOTTE. (*Fot. L. V. Bertarelli*).

17. — BASILUZZO A DESTRA, SPINAZZOLA A SINISTRA, GRANDI SCOGLI DESERTI. (*Fot. L. V. Bertarelli*).

E' un deposito per i coatti che hanno commesso qualche reato per cui debbano essere sottoposti ad un nuovo procedimento penale. Vi è pure un

carcere disciplinare, che rimase a me inaccessibile, per i coatti in punizione. Davanti si apre una lunga stradetta irregolare quasi senza pavimentazione, con alcuni vicoli laterali, formata da tuguri quasi tutti di solo pianterreno, dall'aspetto cadente di lazzaretto abbandonato. E' un po' una via di Pompei con intonazione infinitamente più triste perchè alla solitudine che parla di memorie grandiose è quì sostituito il formicolio di un'umanità immonda e sofferente.

Tale è l' insieme delle prigioni notturne. Ciascuna di quelle casupole è formata da uno o due «cameroni». Tirato il chiavistello di una porta mezzo sconficcata, mentre una guardia stava di fuori, entrai in un camerone ove i coatti erano già rinchiusi. Mi si affacciò un grande stanzone lurido, basso, in parte senza pavimento, addossato per due fianchi allo scoglio e perciò da due lati senza finestre. Il terzo è quello d'entrata colla sola apertura della porta. Il quarto ha una finestrella senza vetri ed una comunicazione larga ad arco ribassato che mette in una seconda vasta camera, nelle stesse condizioni d'aria mefitica, di mancanza di luce, di sgretolamento generale, di miseria trasudante da ogni angolo.

Metà dello spazio era occupato da paglericci senza lenzuola, a file di tre o di quattro, non soltanto lungo i muri ma anche in mezzo alla stanza: giacigli sconquassati dall'aspetto sudicio, ricettacoli di chissà quali colonie di parassiti.

Come fantasmi in quell'ombra tetra, stavano ritti, perchè non vi sono sedie nè panche, a guardarsi, gruppi di coatti. Man mano che il mio occhio si andava adattando a quel crepuscolo di cripta mi sentivo stringere il cuore di dolorosa sorpresa. E' un' abitazione umana questa? — pensavo.

Qualche parola che io dissi sollevò da parte dei coatti un incrociarsi di proteste contro la loro vita. Pareva che attendessero qualcuno di sconosciuto in cui versare la piena delle loro amarezze perchè andassero oltre quelle tristi mura, oltre quelle spiagge mute.

Uscii di là per entrare in un altro camerone. Le stesse cose, le stesse parole, la stessa opprimente impressione di dolorosa sorpresa. Quest'altro camerone è composto di due grandi stanze formanti gomito l'una coll'altra. La seconda è cieca, il piano del pavimento sta tre gradini sotto il livello della strada. Mi accorgo che non vi sono latrine ma soltanto dei vasi cilindrici alti 50 o 60 centimetri aperte cloache schifose, che appestano le due stanze ove soffocano d'estate e battono i denti d'inverno venti o trenta uomini.

Ma tiriamo innanzi. La mia guida mi spiega che i coatti se ne hanno i mezzi, si raggruppano in sei, otto, dieci; camorristi con camorristi, mafiosi con mafiosi, teppisti con teppisti, così come la loro mala sorte o le male loro amicizie li legano e prendono in affitto, sempre nel Castello, dei cameroni di proprietà privata a quattro, sei lire al mese. La cosa è rimasta per me inesplicabile. Non comprendo come case private, le quali sono identiche nella miseria loro, a quelle che dà l'Amministrazione carceraria, debbano venir affittate, soltanto per permettere delle riunioni non certo fatte per il miglioramento morale di quei disgraziati.

Entrai in uno di questi cameroni spaventevoli, davvero ancora più spaventevoli che gli altri, poichè il fatto del dover pagare vi stipa ancor più orrendamente i tristi inquilini. Aveva la camera da me misurata le dimensioni di 3,80 per 2,80 con 2,20 di altezza e conteneva sei giacigli. Essa ne era piena, con un piccolo passaggio tra le due file di tre. Nel fondo questa camera aveva una latrina di 2 metri per 2 con 1,80 di altezza: cucina e latrina ad un tempo, s'intende senza scolo. La camera ed il retro sono entrambe cieche, hanno per unica apertura la porta, chiusa di notte e ventilata dal solo spiraglio di una finestrella a inferriate di 40 centimetri per 60.

Anche nelle case private non udii che reclami, proteste, lamentele senza fine. Da una delle guardiole chiuse un povero diavolo mi diede un allegro «buona sera». Lo salutai e gli strinsi la mano. Perchè? Non lo so, ma davvero in quel momento non l'avrei stretta ad un questurino. E ancora: perchè? Non è più in alto la responsabilità di crudeli e inutili sevizie?

Sull'estremo limite della piattaforma del Castello vi è una gran chiesa, la Matrice di Lipari. Entrai a vedere. E' una delle solite chiese meridionali, barocche, tutte imbianco candido a fondi celesti, senza valore artistico. Soltanto qualche pittura è interessante. Comparve un pretino giovanissimo e gentile che mi accolse e mi mostrò le cose più sciocche con una compunzione ed una serietà che stentavo a prendere sul serio. Il sagrestano accese le candele alla nicchia di un san Vincenzo artisticamente deplorevole. Mi mostrò anche un pallio in argento di nessun valore ed una «tela di Raffaello dipinta su legno» da un Buonascopa qualunque. Queste sciocchezze abituali alla visita dei monumenti dove non c'è niente da vedere, mi riposarono un po' lo spirito fisso ai coatti. Il coro invece e una sagrestia tutta intagli di noce, sono abbastanza belli.

Dal portone della chiesa, volto ad occidente, filtrano, strisciando il suolo, gli ultimi bagliori del sole morente, e rifrangendosi nei prismi di cristallo dei lampadari, dipingono sugli stalli severi, immersi nella penombra, vagolanti spettri, ondeggiamento di luci variopinte.

Sotto il coro, in una cripta, stanno ritti addossati alle pareti fredde, gli scheletri di trentadue canonici come una macabra pittura cui lo spirito sovreccitato prestasse il rilievo del vero. Orrida visione di femori e di piedi mal composti, di braccia slogate, terminanti in mani cui sono cadute le falangi, di spaventevoli teschi in berretta nera, di mandibole sgangherate, gli alveoli semivuoti, coi denti superstiti orrendamente sporgenti; minacciosa atavica espressione di guerra e di odio. Ancora penso: *homus homini lupissimus.*

***

Dunque da questo castello che alberga tanto dolore, non porterò via che ricordi dolorosi? Ohimè, l'ultima scossa che dovevo ricevervi mi è rimasta sul cuore.

Udite: davanti alla chiesa si stende un piazzale contornato di muraglioni che cadono a picco sul mare e su Lipari. Sulle mura smantellate dell'antico maschio, brucano l'erba meschina alcune capre, e di tanto in tanto chiamano e par che piangano.

A sinistra sorge una tetra infermeria munita di inferriate fino al tetto.

Dallo spalto a cui mi affaccio, immenso è il panorama, immenso e pieno di pace.

Il sole è già sotto l'orizzonte del mare, ma il cerchio delle acque non è ancora netto. Lipari è sotto la Rocca già annegata nella cinerea nebbia dei fumi vespertini delle case. Lungo la marina, fin dove l'occhio giunge, un bianco contorno di spume disegna la costa di Lipari e di Vulcano. Lontano, in alto, una vetta dorata e bianca: è l'Etna.

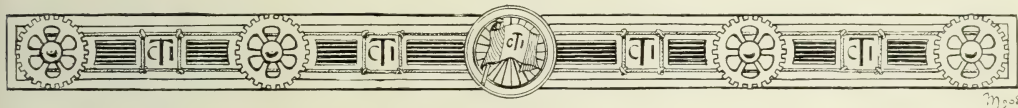
Mi ero andato scostando dalla guida. Un coatto che ci aveva seguìti, era presso di me, un barese dall'aspetto umile, povero e tranquillo; sembrava un contadino; l'occhio fisso, il viso smunto senza espressione.

Gli chiesi dolcemente: « E così come va, povero diavolo? » Egli mi guardò un momento collo sguardo stesso di meraviglia con cui prima mi aveva guardato compassionare altri, e ad un tratto, come da un incastro tolto precipita l'acqua non più trattenuta, proruppe in parole che erano come il rintocco funebre di un'anima presso a spegnersi. « Come va, signorino? : Quì non si vive: si muore ogni giorno. Dobbiamo mangiare con cinquanta centesimi. Se vi lamentate sono pugni sul viso, calci nel ventre: vi mettono in prigione a pane ed acqua. Madonna del Carmine! Sono quì da tre anni ed ho ancora un anno; ma non ci arrivo. Io morrò e non rivedrò mai più il mio paese. Maledetta mia madre; se non fossi nato, non sarei qui ». E piangeva come un bambino, o piuttosto come un uomo disfatto, e s'interrompeva per bestemmiare.

Lagrime brucianti gli correvano sul viso, le sue mani secche non erano giunte a preghiera, ma contorte in un'imprecazione, esse avrebbero inconsciamente attanagliato il collo di un uomo. Quelle lagrime ancora mi stanno sul cuore. Qualunque fossero le colpe di quel miserabile, qualunque anche l'amplificazione sua nel dolersi, provai per lui una pietà scorata. La misura dell'infelicità per lui è colma. Gli posai una mano sulla spalla stringendogliela: non seppi trovare parole di conforto per un dolore che da quattro anni si è tanto incrostato in quell'anima, che nulla potrà ormai più sciogliernela, neppure, forse, la libertà. Temetti un momento che nell'esplosione di tanta ambascia volesse buttarsi dal muro; ma nulla accadde. Probabilmente quel vinto neppure vi pensava. Il corpo suo viveva, lo spirito era stato assassinato da quattro anni di Lipari.

Allora, senza rimorso ormai, porsi del denaro, dicendo: va, bevi.

L. V. BERTARELLI.

(La fine al prossimo numero).

Gli articoli della nostra *Rivista* sono notati e... annotati. Quando descrivono, producono del movimento turistico. Quando lodano chi è lodato ringrazia e se ne tiene. Quando criticano, chi è toccato talora, spesso anzi, si lamenta.

Se i lamenti sono senza fondamento che altro si può fare che tacerne e lasciar fruttare il pungolo della stampa sincera, che a poco a poco corregge e sospinge?

Se hanno un contenuto di vero allora è giusto tenerne conto.

Così un contenuto che merita rilievo hanno gli appunti amichevolmente mossici dalla Società delle Ferrovie Nord Milano alle nostre critiche contenute nell'articolo *Come si mette in valore una montagna* della *Rivista* di luglio.

La Nord-Milano ha negli ultimi 10 anni aumentato il valore delle linee di 2 800 000 lire senza che ne siano state attivate di nuove e quello del materiale d'esercizio di 4 200 000. Nell'ultimo triennio il movimento verso le migliorie fu il più intenso poichè in ampliamento di stazioni e miglioramento si spesero L. 1 733 000 e in materiale mobile L. 2 749 000. E' in corso la domanda di concessione della Erba-Asso e del raddoppio di binario sulla Bovisa-San Pietro. Quanto ai treni ci si osserva che nell'estate l'orario è più ricco e migliore: tra Milano e Varese le coppie sono 14 di cui alcune in 65 e 67 minuti.

Di tutto ciò prendiamo atto volontieri come di una promessa. Già io dissi nella nota al mio articolo che un augurio veniva dall'immissione recente di capitale italiano nella compagine belga della Società. Società belga non vuol dire Società degna di minore considerazione. Vuol dire, purtroppo, in materia di tram e di ferrovie secondarie, Società che facilmente può ispirarsi ai patri esempî (che hanno rare eccezioni) di esercizi d'esportazione condotti con criteri gretti e non proporzionati alle zone e ai paesi ove si esplicano, ma ad un quasi costante concetto medio unitario che non si può accettare per Milano.

Milano deve alla Nord — in un tempo in cui era assolutamente belga — l'ardimento di una rete che allora nessuna Società italiana avrebbe creata. Il monumento di Incino al Waucamps è perfettamente meritato. Le deve l'istituzione e il mantenimento di basse tariffe le quali, nessuno lo potrebbe dimenticare senza ingratitudine, hanno generato la tariffa di concorrenza delle Ferrovie di Stato. Questo felice stato di cose cesserebbe se cessasse la Nord-Milano.

Ma questo non giustifica l'insufficienza di slancio che ha caratterizzato la Nord per lunghi anni. Adesso essa accenna a riprendere il tempo perduto. Tanto meglio! E se il nostro articoletto avesse giovato a « metter l'ali ai piedi » in questa corsa al progresso, non avrà fatto male. La Nord-Milano sarà la prima ad avvantaggiarsene e noi turisti applaudiremo di cuore.

L. V. BERTARELLI.

La Crociera Motonautica Pavia - Mantova.

1. La R. Torpediniera P. E. 44 ormeggiata a Pavia allo chalet « Canottieri Ticino ». - 2. La consegna della bandiera al « Pavia ». - 3. Il « Pavia » in .... alto Po. - 4. Sul Mincio: Storica Torre a Governolo. - 5. Festose accoglienze al passaggio. - 6. A Mantova: Porto Catena. - 7. La torpediniera nel suo elemento, in mare.

Nella bianca ed estuosa chiarità dei nostri orizzonti cominciano già a delinearsi le lusinghe e le minaccie di una data fra le più tradizionali al popolo italiano. Essa infatti reca un titolo di schietto e sonante timbro latino: Ferragosto. E ci suscita nella mente e nell'animo un ricco caleidoscopio d'immagini ed una gamma intera di sensazioni.

Il Ferragosto è la festa venerabile del popolo; essa rappresenta il trionfo del turismo umile e spicciolo, la soddisfatta nostalgia dei verdi panorami alitati dal largo respiro dei venti, la spensierata vittoria d'un giorno sulle ribadite tirannie del nostro lavoro quotidiano, la valvola di sfogo del tumultuoso e soffocante urbanismo verso le libere vastità della campagna, il sopravvento dell'istinto sulla civiltà, degli alberi sui monumenti, del sentiero sulla strada... e — ahimè! — rappresenta anche l'impero dispotico della mancia.

Per i gran signori, questa data non può avere spiccata significazione.

Quando l'agosto incombe opprimente entro le arroventate mura cittadine e fa scaturire dalla fronte degli uomini intenti alla miseria delle loro bisogne professionali, rivoli di sudore e propositi di scampagnate domenicali, i ricchi si trovano in villa, sulle spiagge ondose del mare od al fresco rezzo aromato delle selve montane. Del Ferragosto giunge loro appena un'eco fioca e postuma ripercossa dalle gazzette, le quali, sulla traccia stilizzata da un mezzo secolo di periodica consuetudine, hanno anche quella volta dedicato il capocronaca alla ricorrenza, e dedicheranno il giorno seguente qualche mezza colonna a registrare le disgrazie e le risse inseparabili a quelle ore di tripudi e di sbornie extra urbane.

Tutt'al più — se questi fortunati mortali si sono scelti un eremo non molto remoto dal centro che serve loro di dimora abituale — avvertiranno la grande solennità plebea dal gaio vociare delle comitive giunte fin là ad interrompere il raccolto silenzio del luogo; e probabilmente, essi — gli invidiati per eccellenza — non potranno dissimulare un moto d'invidia innanzi a tanta prorompente allegria, considerando malinconicamente come sia difficile godere un'ora di completa felicità, quando... si celebra un Ferragosto che ha la durata d'una intera stagione.

Il Ferragosto — noi l'abbiamo già detto — è sopratutto, la giornata del popolo lavoratore, dell'elemento operaio, la festa patronale degli sciami industri che popolano le rombanti officine e si ammonticchiano negli immensi casoni ad alveare.

E' questa folla innumere ed anonima che ha perpetuata la festa stampandovi quasi diremmo un sigillo di classe e riservandola esclusivamente a proprio beneficio. E' l'avarizia dello spazio ordinariamente consentito per muoversi e per vivere che ha alimentato nella fibra gagliarda ed esuberante del popolo industriale il bisogno intenso, l'anelito prepotente di evadere dalla strettoia di quei muri e dall'incubo di quelle vie entro cui trascina prigioniera un'annata di sacrificio e di fatica.

Non crediamo di esagerare quando affermiamo che nessuno ama la campagna d'amore sincero e tenace come l'operaio delle grandi città. Egli non ha letto nè le georgiche di Virgilio nè i poemetti del Pascoli, ma per evidenti ragioni d'antitesi il suo spirito più d'ogni altro è in grado di percepire il fascino di poesia conquistatrice che si sprigiona dagli spettacoli della natura e di apprezzare la voluttà fisica d' una vita originaria, libera dai ceppi artificiali che il progresso ci ha imposti.

Perciò il Ferragosto è una manifestazione spontanea, irresistibile e permanente. Essa durerà fin quando i fenomeni ed i danni creati dalle grandi agglomerazioni umane persisteranno e sopratutto finchè l'estate sarà ardente.

Di primavera anche un giardino pubblico può dare la ristorante illusione della campagna. I

filari d'alberi ed i tappeti erbosi sono smaglianti ed umidi di verzura recente. I bisbigli delle fronde ed i profumi dei fiori sboccianti sotto la tutela dei regolamenti municipali, possono per un istante far obliare come in un'oasi di serenità, il furibondo tumulto della metropoli. Ma in agosto il magro conforto ci è tolto. Anche i giardini pubblici paion soffocati dal pesante amplesso degli edifici circostanti. L'aria stagna immobile sotto le piante; l'accasciamento generale degli uomini sembra quasi guadagnare le cose. Così una passeggiata sotto quei viali e tra quelle siepi non riposa: tutt'altro.

Più vasti cieli, aria più pura e fresca, più viva e balsamica sognano gli occhi ed invocano i polmoni.

Ma il giorno viene in cui si può fuggire lontano, oltre la cerchia consueta di quelle strade, e di quegli edifici; è il giorno della villeggiatura per tutti, anche per i più poveri. Poichè, ove non bastino le finanze ordinarie,soccorrono le mancie. Benedetta ne sia l'istituzione!

Benedetta — si capisce — per coloro che le ricevono; ma temuta ed esecrata dai quattro quinti di coloro che debbono pagarle.

Il Ferragosto è un cespo che comparte quasi nettamente i propri doni tra quelli che vivono del lavoro: agli uni regala le rose, agli altri... riserba le spine.

A voi, vassalli tributari, vittime elette che salite ogni anno con la stessa rassegnazione il prosciugante calvario del mezz'agosto, giunga l'espressione della mia commossa solidarietà.

Voi non siete dei ricchi sfondati: certo non per voi le rendite pingui maturano sicuramente entro gli scrigni delle Banche. Se così fosse, già da un paio di mesi sareste esulati verso le erme pendici alpine od ai festanti margini del mare insieme agli altri privilegiati...

No, non siete dei facoltosi: anche i beneficiari del Ferragosto lo sanno. Soltanto fingono di ignorarlo il giorno in cui si presentano per riscuotere la mancia di cui siete loro legittimi debitori. E' questa un'adulazione che vi tocca pagare a caro prezzo.

E quando vi colpiscono con l'apostrofe sacramentale: — Buon Ferragosto! — nella loro voce non si nasconde nessuna intonazione ironica. Ammettono implicitamente che abbiate bisogno dell'augurio a titolo di parziale consolazione.

La vostra portinaia dà segno di grande zelo.

Il portalettere vi onora di speciali riguardi.

Essi no, non ne hanno bisogno. Tanto lo sanno che la festa per loro sarà ottima, scevra di ogni tribolazione.

Buon Ferragosto! Le due parole suonano inesorabili e vi seguono dappertutto. Hanno un significato diverso dal loro senso letterale, come due vocaboli di un portentoso gergo massonico che siete tenuti a non fraintendere.

Buon Ferragosto! è l'invito a mettere mano alla tasca, invito perentorio come un'intimazione a mezzo d'usciere.

Quali prodigi opera mai la prossimità di questa data! Quante fronti arcigne vedete ora spianarsi, quante bocche, quanti occhi di solito indifferenti si atteggiano e scintillano d'un sorriso rispettoso e cordiale!

La vostra portinaia dà segno di uno zelo degno delle più giustificabili diffidenze. Di buon mattino vi accoglie sulla porta del vostro appartamento, tutta occupata a scopare il pianerottolo. Vi saluta ossequiosa, s'interessa della vostra salute, vi compassiona se soffrite il caldo, v'ammira

se lo sopportate, chiede notizie della vostra famiglia e dei vostri parenti lontani, offre i propri servizi per tuttociò che vi possa occorrere. Tale immensa sollecitudine vi mette in guardia. Ma è inutile; voi non le sfuggirete nel momento in cui essa crederà di scoccare l' augurio che sta premeditando.

E del pari non potrete eludere gli speciali riguardi di cui vi onora il portalettere che spinge la propria deferenza fino a recarvi con le sue mani una cartolina illustrata, la quale in altri tempi forse non avrebbe trovata la strada di giungere fino a casa vostra.

I garzoni dei vostri fornitori, i fattorini, tutti in una parola gli innumerevoli rappresentanti del popolo lavoratore che potranno vantare un qualunque titolo per quanto specioso di dipendenza verso di voi, andranno a gara nel visitarvi e nel sorprendervi con un bene assestato *buon Ferragosto* — ed invano escogiterete tutti gli espedienti più elaborati di sagace turismo estemporaneo per far perdere le vostre traccie ai feroci persecutori. Poveri vassalli tributari, infelici vittime elette, non potrete evitare che l'aspettante vi colga al varco per colpirvi... in piena borsa, intimandovi: — Buon Ferragosto!

***

Abbiamo detto che il Ferragosto ha una storia venerabile e che ci venne tramandata direttamente dall'antichità romana, come lo rivela la stessa etimologia della parola.

Certo non col carattere che ora lo distingue da tutte le altre solennità esso nacque e superò la corrente dei secoli. Ma per quanto presso i popoli latini la giornata si consacrasse a particolari cerimonie liturgiche del mito pagano, ed oggi sia diventata una solennità della religione cattolica che vi celebra l'Assunzione, il fondo, lo spirito è rimasto immutato. Baldoria ed allegria recava, allegria e baldoria continua ancora ad apportare.

Non dappertutto però l'Assunzione che si festeggia con la pompa grandiosa propria al cattolicismo, continuatore in ciò dello spirito pagano, prende il nome ed i costumi di *Ferragosto*. Ciò avviene nelle grandi città, sopratutto in Milano ed in Roma. Ma donde deriva questo vocabolo?

L'istoria ci rammenta che i romani antichi celebravano, il quindicesimo giorno del calendario del sesto mese (poichè allora l'anno incominciava col marzo) grandi feste in onore del Dio Conso, autorità dell' Olimpo a cui era in parte affidata la protezione dell' agricoltura, od anche, secondo alcuni, uno dei tanti nomi che venivano dati a Nettuno. Si vuole che sia stato precisamente durante una di tali feste che sia avvenuto il ratto delle Sabine. C' è da credere che d' allora gli uomini siano alquanto rinsaviti, poichè oggidì nei giorni di Ferragosto i giovanotti non rapiscono più nessuno, neppure per burla, con grande desolazione... delle Sabine che nutrono una vivace passione per l'automobile e per gli *express* di lusso.

Non potremmo giurare sulla autenticità di questa tradizione. Ad ogni modo essa tenderebbe a stabilire il principio essenzialmente turistico del Ferragosto. Con la differenza che, mentre i Sabini, dai villaggi e dalla campagna ebbero la disgraziata idea di convenire a Roma, i romani moderni se ne escono verso le ville ed i colli albani.

Un'altra spiegazione porgono alcuni.

Nel calendario mitologico v'erano molti giorni destinati alla gioconda occupazione del mangiare e del bere. Ogni circostanza valeva a coonestare questo bisogno dei romani di darsi alla pazza gioia: i *fasti* come i *nefasti;* la necessità

UN FERRAGOSTO MEDIEVALE - La repubblica di Pisa lo celebrava con una sfilata coreografica...

SOTTO LA TETTOIA DELLA STAZIONE CENTRALE A MILANO.

di cattivarsi l'animo del dio, come l'opportunità di scongiurarne le collere.

Le feste d'agosto, invece derivavano da una considerazione di prudente igiene personale. Siccome — si diceva allora — le malattie nel pieno dell'estate sono molto pericolose, per evitarle è ottimo consiglio vivere in letizia. Bisogna pensare tuttavia che gli stomachi di quel tempo dovessero essere corazzati contro qualsiasi evenienza d'indigestioni, per aver elevato a dignità di precetto igienico la scorpacciata e la bevuta solenne.

Sotto l'imperatore Augusto, per un istinto di adulazione che è comune a tutti i popoli di tutte le epoche, fu imposto al sesto mese dell' anno il nome dell'imperatore. In tal modo le feste continuarono ad essere celebrate nello stesso modo, soltanto, in luogo di *consuales* vennero denominate *augustales.*

Il sovrano, durante queste feste, prodigava doni al popolo, grazie e sorrisi ai patrizi.

Fin d'allora dunque il popolo usava percepire le mancie; nè il capo dello Stato era l'unico dispensatore. Anche tra privati avvenivano scambii di regali in danaro ed in oggetti.

I postulanti incontrandosi, rivolgevano come mezzo di sollecitazione le parole:

— *Bonas ferias augustales;* parole che — come abbiamo già detto — se subirono una leggiera variante nella forma, rimasero, pur troppo, immutate nella loro sostanza.

Con la caduta del paganesimo si continuò a celebrare il 15 agosto, ma, pur sempre conservando l'usanza dei regali e degli auguri, la ricorrenza assunse un carattere sommamente religioso e divenne la festa della Vergine.

La nuova orientazione non modificò in nulla il sentimento epicureo del popolo, il quale non cessò di ricercare le occasioni per manifestarlo rumorosamente e per darsi ad ogni genere di sollazzo.

Neanche il fosco e severo medioevo potè soffocare questo impulso innato della nostra stirpe.

La repubblica di Pisa, ad esempio, andava famosa per lo splendore con cui circondava la celebrazione del Ferragosto.

La festa aveva inizio fin dal primo giorno del mese con la sfilata brillante e coreografica d'un corteo, in testa al quale venivano venti cavalieri vestiti dei più sfarzosi ed eleganti costumi, montati su cavalli riccamente gualdrappati di porpora, e seguiti da una folla variopinta di gente a piedi.

I due primi cavalieri sventolavano i gonfaloni del Comune e del popolo; i due seguenti tenevano inalberate due lancie d'argento recanti al sommo le aquile imperiali; altri due portavano due aquilotti vivi, fiero simbolo di loro fede ghibellina.

Il 14 agosto poi, gli anziani accompagnati dal capitano e dai magistrati, movevano processionalmente, con grossi ceri in pugno, alla Cattedrale per assistere ad una messa celebrata dall'arcivescovo in persona.

La giornata terminava con un atto di cristiana clemenza. Venti condannati scelti fra quelli che avevano già scontato un anno di prigionia venivano graziati, ed usciti in libertà, potevano assistere alla corsa del Pallio che aveva luogo l'indomani.

La corsa del Pallio era il divertimento che costituiva la base, il pezzo forte di tutte le feste popolari di quella età cavalleresca. Era il numero d'obbligo di tutti i programmi, come nell'epoca odierna i fuochi artificiali.

Questo costume è andato scomparendo o s'è trasformato tanto da rendersi irriconoscibile in tutte le città italiane ove fu in onore. Solo Siena

lo mantiene con ostinata ed artistica fedeltà e lo circonda col meraviglioso scenario della sua « Piazza del Campo ».

Fatta eccezione dell'abito grottesco dei fantini che ne forma l'unico anacronismo, lo *sport* del Pallio rievoca, nella città più decorativamente medioevale d'Italia, il secolo XV sull'ultimo scorcio del quale la gara venne istituita.

La passeggiata storica, col suo carroccio, trascinato lentamente dai bovi, col clangore delle lunghe trombe, con lo sfavillare d'elmi e corazze, con l'ondeggiante sventolio delle bandiere abilmente palleggiate dai paggi in maglia e parrucca, presenta sempre un quadro spettacoloso, la riproduzione vivente d'una tela cinquecentesca.

Terminato il corteggio, dieci cavalieri, rappresentanti ciascuno la *contrada* ammessa alla competizione, saltano sul dorso nudo dei loro ronzini (sono quasi sempre cavalli di poco valore, dato il pericolo delle cadute e delle storpiature) ed a suon di nerbate si contendono il premio, correndo a tutta briglia lungo la pista che traccia d'una fascia elittica la vasta piazza.

Anche a Palermo il Ferragosto ebbe i suoi fastigi. Alla vigilia, una magnifica cavalcata, a cui prendeva parte il Vicerè, la Corte ed il Senato, percorreva la città e terminava la gita alle prigioni con la liberazione d'un gran numero di condannati.

Il giorno seguente il popolo correva il Pallio; ma tale designazione non corrispondeva già alle gare ippiche caratteristiche delle città toscane, bensì ad una serie di giuochi che oggidì prenderebbero il nome di *gimkane*, nei quali il vincitore guadagnava ora un paio di brache o un moccichino, ora un gallo od un'oca, ovvero una spada od un elmo.

A Roma, il centro della festa era preferibilmente Piazza Navona.

Il Ferragosto durava tutte le domeniche del mese ed aveva una singolare impronta.

Il sabato sera si chiudeva la corrente delle acque ed in due ore la piazza appariva metamorfosata in un torbido stagno entro cui per tutta la domenica seguente il popolino s'abbandonava ai più matti divertimenti.

I monelli diguazzavano nelle acque a cercarvi le monete lanciatevi dagli spettatori, taluni vi entravano a cavallo o nelle carrozze facendo gare e scommesse, ed altri si provavano a galleggiare entro strane imbarcazioni aventi forme di mostri fantastici.

Tale moda di Ferragosto era stata istituita nel 1653 da Innocenzo X; nel 1676 venne soppressa per evidenti ragioni di pulizia e d'igiene e poscia rimessa in vigore nel 1703. Presentemente a Roma la circostanza ha perduto un poco della sua ufficialità festiva: in compenso è osservata da tutti come un giorno di riposo, di chiassosi ritrovi e di lieti simposi *extra moenia*. Le osterie che guardano in grandissimo numero con le loro insegne coronate di frasche, le strade illustri irradiantisi dall'urbe, mescono il frizzante vino delli Castelli e cucinano l'*abbacchio* ad un rigurgitante pubblico di quiriti. Il suono degli organetti e le note trillanti dei mandolini si confondono al brusìo ed alle energiche interiezioni del dialetto romanesco. Si canta, si balla, si giuoca alla morra.

......SI PORTANO SOSPESO AL MANUBRIO OD ALLA SELLA IL FAGOTTINO DELLE PROVVISTE.....

Ma parecchie brigate non s'appagano di questa meta troppo consueta, quasi diremmo domenicale e si radunano nei recessi ombrosi di Villa Borghese o presso qualche altro romitaggio degli amenissimi colli laziali a consumare le loro merenduole ed a vuotare i fiaschi generosi in cospetto alle austere rovine testimonianti la grandezza di due sfolgoranti civiltà.

* * *

Il Ferragosto milanese ha un sapore più bonario, più famigliare e spiccatamente ambrosiano.

La capitale della Lombardia non ha dintorni possibili. Essa è come un' isola grigia emergente da una bassura eguale a perdita d'occhio, monotona fino all'esasperazione.

Ma ai margini settentrionali di quel mare piatto ed uniforme di colture, le prealpi inarcano i loro dossi pittoreschi. E dietro quelle prime ondulazioni del monumentale massiccio alpino si stendono gli specchi cerulei degli incantevoli laghi.

I laghi sono la mecca, l'eldorado sospirato del pellegrinaggio ferragostiano.

La famiglia dell'operaio, dell'impiegato, del piccolo borghese meneghino è di sua natura sedentaria.

Il Ferragosto riassume per essa l'ideale d'un gran viaggio con tutti gli attributi propri della novità, della conoscenza e dell'esperienza.

Infatti, andando ai laghi, i milanesi possono regalarsi le emozioni dell'alpinismo come i piaceri della navigazione: la salita in funicolare come la gita in barca o la traversata in vaporino.

Vale la pena, per chi ama studiare la psicologia d'una popolazione, di trovarsi nell'atrio fumoso della Stazione Centrale milanese al mattino della gran giornata.

Sotto la grande tettoia rintrona più assordante il fragore dei treni che ad ogni secondo giungono e partono. Una moltitudine immensa gremisce le sale d'aspetto e s'assiepa innanzi ai

binari. I convogli son presi d'assalto ed occupati, stipati in un batter d'occhio. Da ogni finestrino dieci teste si sporgono, venti mani si protendono a far saluti e richiami a coloro che son rimasti abbasso per mancanza di spazio.

Giù ci sono delle povere anime smarrite che corrono affannosamente, cariche di pacchi e di valigie, da uno sportello all'altro alla ricerca d'un piccolo posto, raccomandandosi agli impiegati che devono sudare due camicie per accontentare tutti e per impedire disgrazie; sono mogli che hanno perduto di vista il consorte e che chiamano ed interrogano ansiose a destra e sinistra per ricuperare la loro metà; sono madri che si sforzano di tener riunita l'irrequieta famiglia, ragazzi che inseguono il cane in fuga tra la calca, amici che non potendo fare il viaggio in compagnia, si salutano ad altissima voce dandosi appuntamento all'arrivo.

IL RITORNO. — QUALCHE CAPPELLO A SGHIMBESCIO MOSTRA I SEGNI DELLA FOLLIA D'UN GIORNO.

Finalmente tutti possono collocarsi. Sono stretti, pigiati come tante acciughe, asfissiati dal caldo; ma che importa?

Si parte per i laghi!

Ma v'è un altra categoria di milanesi, più evoluta e modernamente turistica. E' quella dei possessori d'una bicicletta. Naturalmente costoro sdegnano la passività ed i disagi d'un viaggio in ferrovia. Ci tengono a conquistarsi palmo per palmo la terra promessa del Ferragosto. Non di rado si portano sospeso al manubrio od alla sella, il fagottino delle provviste che servirà al loro sobrio banchetto improvvisato sull'erba sotto gli alberi.

Banchetto che dovrà essere sobrio per forza se essi vogliono ritornare come sono partiti; cioè sui loro cavalli d'acciaio e non dover rendersi alla sovranità della macchina a vapore spedendo le biciclette come bagaglio e stipandosi poi entro un volgarissimo carrozzone di terza classe.

Al contrario coloro che son venuti e che contano di far ritorno in treno, sono di solito meno continenti. Si affidano con maggiore abbandono alla suggestione aperitiva della libertà conquistata, del verde, della gaiezza trionfante. E dopo un pranzo all'aperto si levano, chi più chi meno inebbriati dall'ultimo bicchiere e dai sorsi d'aria aperta bevuta a tutti polmoni.

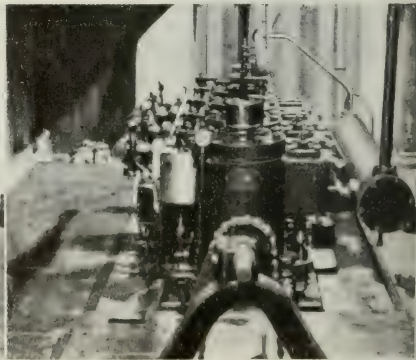
Essi s'incamminano alla stazione più vicina per ripartire alla volta di Milano. Qualche cappello a sghimbescio, gli abiti in disordine, le scarpe impolverate, mostrano i segni della loro follia d'un giorno.

Domani la vicenda aspra e convulsa della loro fatica tornerà a riprenderli ed a mulinarli, povere festuche umane, nel turbine della vita cittadina.

Essi non vi pensano. Hanno fatta la loro provvista di felicità, consumata la loro modica moneta di turismo e chiuderanno la sera gli occhi al sonno, stanchi e beati, sognando le mancie e le gite del Ferragosto 1910.

SILIO CARPANI.

Un' imbarcazione da pesca con motore a scoppio.

1. «CHEERFUL», barca inglese da pesca con motore a paraffina sviluppante 70 HP, velocita 19 miglia inglesi all'ora.

2. Motore installato nella cabina dell'equipaggio.

IL CERVINO - DAL GORNERGRAT.

Cure climatiche in montagna

Le caratteristiche geografiche dell'Italia sono tali che in essa le opportunità per una cura climatica in montagna non sono meno numerose nè meno varie che quelle per una cura climatica al mare. Essa possiede in proprio una grande catena di montagne, l'Appennino, e della massima catena di montagne esistente nell'Europa, le Alpi, si trovano sul suo territorio parecchie delle parti più belle e grandiose.

Sicchè, per quanto la climatologia medica in questi ultimi tempi sia venuta sottilizzando le sue concezioni teoriche ed aumentando le sue esigenze pratiche, se havvi un paese in cui le applicazioni di essa possono realizzarsi in un modo completo, quello è certamente l'Italia. Anzi la ricchezza di dati, che agli studiosi di climatologia medica fornisce la geografia italiana, è tanta che riesce impossibile il trattarne esaurientemente nell'ambito di poche pagine. Sicchè in questo articolo io dovrò limitarmi a esporre le grandi linee dell'argomento, rimandando i lettori per ciò che riguarda l'enumerazione delle singole stazioni climatiche alle *guide* e agli *annuarii* del genere.

Nel valutare il significato igienico delle cure climatiche in montagna fuvvi un tempo non lontano, in cui si dava un'importanza prevalente al dato dell'altezza sul livello del mare. Cioè ritenevasi che questo dato costituisse il dato caratteristico rispetto alle influenze di codesto genere di clima sull'organismo, e si teneva a riferire ad esso le varie specie di vantaggi, che appunto da codesto genere di clima si vedevano così spesso derivare.

Per tal modo anche la questione pratica veniva grandemente semplificata, e quasi quasi in quest'ordine d'indicazioni il consiglio del medico veniva sostituito dalla lettura del barometro aneroide: quanto più alto il livello d'una stazione sul mare, tanto maggiore il suo valore curativo. Ma a questo periodo, che durò fino a una ventina di anni fa, ne seguì un altro di reazione, nel quale non solo si contestò che il dato dell'altezza dal punto di vista igienico avesse quel valore massimo, che gli era stato attribuito fino allora, ma si sostenne anzi, che per certe condizioni organiche, le stazioni di grande altezza sono controindicate in modo assoluto; e la lista di tali condizioni andò di mano in mano allargandosi di tanto, che ben poche indicazioni rimasero incontestate a proposito di un clima, il quale per molti anni era stato ritenuto costituire il clima ideale. Questa fase di reazione dura ancora oggidì, ed è certo con l'influenza di essa si è fatta e si fa sentire in una misura decisiva anche sul lato pratico dello sviluppo della climatologia in Italia: si deve ad essa pur sempre se la messa in valore delle plaghe di altezza non si compie nel nostro paese con quella rapidità, con cui si compie nella Svizzera e nell'Austria meridionale.

D'altra parte v'è tutta una parte della climatologia, la quale, pur non essendo strettamente *climatologia di montagna*, ha dei meriti igienici di primo ordine e tuttavia viene dai profani stranamente negletta; parlo di quella che si riferisce ai bacini dei grandi laghi dell'Italia settentrionale e in generale alla zona, che si usa chiamare con un termine scientificamente poco esatto la *zona prealpina*. Alla fama di questa zona incominciò col portar danno, naturalmente, il favore senza limiti con cui vennero considerate dapprima le plaghe di grande altezza; e più tardi, anche quando la eccellenza igienica di queste venne messa più o meno veramente in questione, la zona prealpina non riuscì a bene-

ficiare di codesto mutamento dell'opinione pubblica per colpa d'un altro pregiudizio imperante: il pregiudizio del caldo.

E' veramente un peccato che, in forza di questo pregiudizio, delle intiere regioni dell'Alta Italia, degne di tenere un posto bellissimo nei quadri della climatologia igienica, ne vengano escluse o quasi, venendo abbassate al livello di provveditrici di semplici villeggiature autunnali.

E' quanto dire, che, pel momento almeno, la voga per ciò che riguarda le indicazioni curative è in favore delle stazioni di mezza montagna. Colla quale denominazione si comprendono, com'è noto, non già le stazioni poste in genere a media altezza, ma quelle che si trovano a media altezza sopra un contrafforte immediato di un'alta montagna, o sulle pendici stesse di essa. Ora basta dare un'occhiata alla carta geografica per constatare, che in Italia le località, che rispondono a questi requisiti, sono relativamente poche.

La linea dei confini politici segue lo spartiacque alpino per un tratto assai più breve che non risulterebbe dalle condizioni topografiche del gran bacino del Po, sicchè una gran parte delle valli alpestri propriamente dette, e cioè di quelle dove si trovano le stazioni di mezza montagna nel senso succitato, giacciono al di là del confine. Per questo rispetto, veramente favorite sono soltanto due fra le grandi regioni italiane: il Piemonte ed il Veneto: poichè esse soltanto s'appoggiano ampiamente al massiccio stesso delle Alpi.

L'albergo al Passo del Sempione.

Non per nulla, per citare solo i due esempii più noti, Val d'Aosta e il Cadore sono diventati in questi ultimi tempi i due massimi centri per le cure climatiche di montagna.

Il favore, che vien tributato oggidì alle stazioni di mezza montagna, è in gran parte giustificato. Il clima di montagna ha un'indicazione curativa duplice: esso è un clima tonico ed eccitante ad un tempo. E, si badi, le azioni eccitanti di esso diventano tanto più spiccate quanto maggiore è l'altezza del livello del mare, mentre al disotto d'una certa altezza esse diventano così lievi da riuscire quasi trascurabili. Accade adunque, che nei casi, nei quali è richiesta una azione eccitante che riesca spiccata pur senza prendere il sopravvento sull'azione tonica, converrà una stazione la cui altezza dal livello del mare sia notevole, ma non molto forte: vale a dire un'altezza da 600 a 1000 metri circa.

Ora un'indicazione precisamente di codesto genere si ha nella malattia, che dà a codesto genere di indicazioni il contingente maggiore: la nevrastenia. In un caso di nevrastenia di media gravità al clima si domanda appunto, oltre l'azione tonica, un'azione eccitante modica: dico un'azione eccitante modica, poichè se una tale azione è piuttosto forte, i sintomi d'eccitazione nel malato si accentuano, e se essa è debole il malato tarda troppo a risentire quel senso soggettivo di aumento della energia, che costituisce, mediante un meccanismo suggestivo, una così grande parte della efficacia di codesta specie di cure. E — per di più — bisogna che la stazione climatica in tal caso si trovi proprio nel cuore di un massiccio alpino o almeno di un massiccio alpestre, poichè solo per tal modo il clima manterrà i caratteri voluti in misura costante. Che se invece essa si trova ad una uguale altezza, ma sopra un contrafforte prealpino o avanzato, o anzi si trova in un sistema di colline, il clima arrischia troppo di perdere per intervalli di tempo più o meno lunghi i caratteri montani per assumere quelli della prossima pianura. Per queste ragioni, lo ripeto, le stazioni di mezza montagna nel senso succitato pei casi di nevrastenia di media gravezza fanno in molti casi dei veri miracoli. Ora, se si pensa che i malati di nevrastenia sono quelli, che maggiormente parlano di sè e della propria sorte, e riempiono il mondo delle proprie novelle, si comprende la spinta enorme che appunto a favore di codeste stazioni ha subìto in questi ultimi tempi l'opinione dei profani. Tanto più che, è necessario dirlo, a favore delle stazioni d'alta montagna gli igienisti e i medici di vent'anni fa s'erano spinti avanti un po' troppo, o almeno avevano tardato troppo ad accorgersi, che un solo nevrastenico, nel quale una settimana d'aria dell'alta montagna avesse prodotto il peggioramento dell'insonnia e del senso d'angoscia, era sufficiente a rovinare coi suoi sfoghi il buon nome della stazione climatica relativa per una dozzina di anni.

Resta dunque inteso che nella nevrastenia di media gravità non solo vanno benone le stazioni di media altezza, ma persino le stazioni di alta montagna arrischiano di portar danno.

Fatta questa riserva, il clima di alta montagna riprende in ogni altra direzione i suoi diritti: e questi diritti sono, si può dire illimitati. E si capisce. Il clima di alta montagna possiede due elementi, che sono gli elementi igienici per eccellenza: l'elemento della purezza e l'elemento della stimolazione. In altri termini l'organismo non trova in esso nessuna causa d'inquinamento indiretto, mentre la sua funzionalità riceve incessantemente una massa di stimoli, che l'obbligano a chiamare a raccolta, per rispondervi, tutte le sue energie. Ciò d'altronde fu detto e ripetuto sino alla sazietà nè io v'insisterò oltre dal punto di vista generale. Ma dal punto di

vista speciale mi piace insistere su ciò, che codesta azione benefica del clima di alta montagna è inesauribile: inesauribile nel tempo, in quanto che nell'organismo non si svolge alcun fenomeno di saturazione o di esaurimento pur se il soggiorno nell'alta montagna duri assai a

Gran S. Bernardo ed Ospizio. (*Fot. G. Wehrli*).

lungo; inesauribile nello spazio, poichè essa non s'altera nè degenera per quanto i caratteri del clima vengano ad accentuarsi: i dati di fisiologia, che si raccolgono a questo proposito ogni giorno più frequenti, dimostrano che il soggiorno negli *Osservatorii* posti a quattromila metri od oltre non mostra alcuno svantaggio rispetto al soggiorno negli *hotels* posti a mille e cinquecento metri o a duemila. Siamo quì davanti ad uno degli esempî più belli del grado di sforzo, di cui un'organismo sano è capace per adattarsi ad un ambiente insolito: e, poichè stavolta si tratta di un ambiente insolito sì, ma i cui caratteri sono fondamentalmente dei caratteri normali, il risultato per l'organismo è quello d'una battaglia rude, ma combattuta in condizioni di vittoria assicurata. E le spoglie di una tale vittoria sono rappresentate da un aumento preziosissimo dei poteri della resistenza generale, ch'è quanto dire d'una diminuzione non disprezzabile delle probabilità di ammalarsi nella vita ulteriore.

Per questo lato i giovani italiani dovrebbero, assai più che non siano ora, diventare ospiti assidui delle capanne alpine.

Non mi si fraintenda; io non penso affatto in questo momento a far la *réclame* al grande alpinismo, anzi io sono d'opinione che per coloro, i quali hanno pochi giorni di vacanza a loro disposizione, l'accumulare in quei giorni le alte gesta di scalate e di corse su' ghiacciai è — almeno dallo stretto punto di vista igienico — alquanto pericoloso. Penso invece ad un soggiorno continuato in qualcuno dei nostri ormai numerosi *rifugi*, ad un soggiorno cui verrebbero unite tutt'al più delle passeggiate brevi e che ad ogni modo dovrebbe conservare intatto il suo significato di semplice *cura d'aria*. Per questo riguardo le altezze da due a tremila metri, nelle quali l'adattamento dell'organismo è completato in meno di ventiquattro ore, si prestano ottimamente. E solo in tal modo la cura climatica si accompagna a quegli elementi di quiete dei sensi e dei sentimenti, che sono destinati a porre il più esigente dei sistemi organici, il sistema nervoso, in una fase di riparazione e di rinnovazione reale,

Ma, se il soggiorno in alta montagna merita la preferenza per quei soggetti assolutamente sani il cui organismo ha tutto da guadagnare per qualche prova brillantemente superata, è però vero che molti individui, per questa o quella circostanza esterna, sono obbligati a seguire una cura climatica assai più blanda, cioè si devono accontentare di una stazione di mezza montagna od anzi hanno la scelta ancora più ristretta, fra le stazioni della zona prealpina o fra quelle dell'Appennino. Coloro, che sono in queste ultime condizioni, non hanno alcuna ragione di rammaricarsi: purchè vengano utilizzate con un po' di abilità, anche le stazioni prealpine e quelle appenniniche possono dare dei risultati igienici eccellenti.

Imperocchè la superiorità, che vantano i climi di alta montagna e — in minore misura ma in forma analoga — i climi di mezza montagna, si lega essenzialmente a tre caratteri: la frescura e la purezza dell'aria, la diminuzione della pressione barometrica. Ora il carattere della purezza dell'aria non è legato a quei climi in modo essenziale, e i caratteri della presenza e della diminuzione della pressione barometrica hanno una portata relativa. Mi spiego.

Che l'aria dell'alta montagna abbia in massima un grado di purezza maggiore che quella dell'aria delle località a livello basso è certo. Il Lisler, il Volkmann, il Maas ed altri chirurghi hanno constatato che in alta montagna le piaghe aperte si infettano assai di rado; e le analisi bacteriologiche hanno rivelato, che al di sopra di un certo livello l'atmosfera è priva di germi patogeni. A questi caratteri si è voluto dare un valore assoluto: anzi alcuni autori hanno parlato di *climi immuni dalle malattie infettive* e hanno fondato su questo concetto tutto un edifizio di terapia antitubercolare.

Laghetto alpino in quel di Tarcento.
(*Fot. Malignani*).

Gli studî più recenti hanno dimostrato invece che la purezza dell'aria di alta montagna è legata semplicemente a certe condizioni, che non hanno nulla di immanente e di essenziale. Ad esempio è vero, che nell'inverno l'aria delle

alte valli alpestri appare priva o quasi di germi: ma gli è, che lo strato di neve, che si trova costantemente sul suolo, elimina la possibilità del pulviscolo: ora, una gran parte dei germi si libra nell'aria appunto aderendo al pulviscolo. Inoltre i germi patogeni, che sono i soli importanti dal punto di vista pratico, sono legati alla presenza dell'uomo: è dunque naturale che alle grandi altezze, dove le agglomerazioni umane non esistono più, anch'essi non si ritrovino più nell'atmosfera. Tostochè l'agglomerazione umana si forma, anch'essi compaiono là, dove prima non esistevano — come accadde dei germi della tubercolosi in certe alte valli della Svizzera dopo che esse vennero aperte al gran traffico mediante le strade ferrate.

Viceversa anche nelle località a livello basso un certo grado di isolamento dai centri abitati basta per conferire all'aria delle qualità ottime dal punto di vista batteriologico: persino certi germi patogeni, la cui esistenza è legata al terreno e che quindi non si risentono neppure delle variazioni di regime dei venti, in molte località isolate e boscose mancano assolutamente. Si vede adunque, che per questo lato le stazioni di qualunque altezza possono venire a competere colle grandi stazioni alpine, tanto più, se in conformità ai concetti dell'igiene moderna si mette in conto nel giudicare il grado di purezza dell'aria non già il numero assoluto dei microbi, ma solo l'abbondanza o meno dei germi veramente patogeni.

Quanto alla diminuzione della pressione barometrica, gli studiosi meno recenti davano ad essa una grande importanza, ritenendo che a causa di essa si mutassero profondamente le condizioni della circolazione periferica e quelle degli scambî gassosi nell'interno del polmone. In verità i dati raccolti meno recentemente erano scarsi e contradditorî, sicchè non si può tenerne conto per trarne delle conclusioni definitive; e quanto ai dati raccolti ultimamente, essi, sebbene siano assai numerosi e tecnicamente attendibili, non hanno gettato sul problema una luce definitiva. Non mancano neppure oggi gli scienziati, che pongono in rapporto diretto colla diminuzione della pressione barometrica alcune fra le maggiori conseguenze del clima di alta montagna, ad esempio l'aumento iniziale della frequenza e della ampiezza dei moti del respiro, l'aumento di velocità della circolazione nella pelle, e l'aumentato senso di facilità pel moto del corpo; ma gli argomenti, su cui essi si fondano, non sono superiori ad ogni obiezione. Sicchè, almeno fino a più ampia informazione, nel trarre conclusioni codesto lato della questione va lasciato da banda poichè è ancor soggetto a riserve.

Resta la questione della frescura. La quale per gli organismi un po' fiacchi ha veramente un'importanza essenziale. Nei mesi di estate il caldo nelle località basse dei nostri paesi raggiunge dei gradi tali da riuscire a parecchi di noi difficilmente tollerabile.

Il ricambio materiale diminuisce, l'appetito scompare, la digestione si guasta, il sistema nervoso si rilascia ed anzi si deprime... Si comprende che in tali condizioni il passaggio ad un clima di qualche diecina di gradi più fresco riesce immediatamente ricreante, e che per tal modo le stazioni di alta montagna, che sono le più fresche di tutte, sembrano acquistare un valore igienico insuperabile.

Ora, come accennai sopra, ciò è fino a un certo punto vero: seppure i climi di alta montagna possiedono altre qualità fisiologiche, che pel momento sono del tutto misteriose, è pure da ritenersi, che la ginnastica continua, che ai nervi della pelle impone la temperatura fresca e mossa di codesti climi, è fra le cause precipue dell'efficacia benefica, che essi spiegano sul nostro organismo. Ma anche per questo lato il confronto coi climi delle altezze minori va fatto con qualche criterio di opportunità. Nei climi delle altezze minori naturalmente la temperatura è meno fresca, quindi i vantaggi dipendenti dalla frescura dell'aria si riducono in proporzione. E si riducono anche quelli dipendenti dalla diminuzione della pressione barometrica, i quali però, come accennai sopra, sono problematici così per la misura come per la natura loro. Ma rimangono quelli legati alla purezza dell'aria.

Il grado di purezza dell'aria praticamente parlando è in rapporto diretto col grado di rarità

RECOARO (VICENZA). (Fot. Antonio Rossi).

della popolazione: è questa una proposizione assai semplice, che da un lato semplifica fortunatamente una gran parte della climatologia medica, dall'altro lato racchiude una delle regole principali per la scelta di un luogo di cura climatica.

E la regola è: non bisogna preoccuparsi soltanto della posizione geografica di una stazione climatica, ma anche della sua condizione in qualità di centro di popolazione. Per questo rispetto una villetta posta sulla soglia di un bosco in Brianza vale certi grandi alberghi posti nel centro di un villaggio d'alta montagna, asserragliati da una folla di vecchie e sudice casupole, che diffondono sino nell'atmosfera di essi le cattive condizioni igieniche dell'atmosfera loro, e fabbricati essi stessi come Dio vuole, senz'alcuna disposizione razionale di ventilazione.

Accade non di rado in alta montagna, che una serie d'intemperie renda la vita all'aperto impossibile per otto o dieci giorni proprio nel momento culminante della stagione: ed allora in codesti alberghi gli ospiti sono obbligati a vivere da mane a sera, schiacciati come sardine, in un unico salottino male aerato, male illuminato e magari anche mal riscaldato. Sono questi i periodi, nei quali i germi patogeni latenti nell'organismo di quello o quell'ospite trovano modo di svilupparsi con virulenza speciale, donde le non rare endemie domestiche di angina follicolare, di enterite, di tosse ferina e persino di difterite. Un'altra importanza enorme ha in questo stesso campo di fatti la questione dell'acqua potabile. Il concetto della necessità di una buona acqua potabile nella popolazione di molte cosidette stazioni climatiche italiane non esiste affatto, sicchè l'afflusso dei turisti e dei villeggianti da parecchi anni si è istituito regolarmente mentre gli abitanti continuano ad approvvigionarsi di acqua in vecchie sorgenti esposte ad ogni possibilità di inquinamenti.

Qual meraviglia che in codeste stazioni climatiche scoppii di quando in quando un'epidemia di febbre tifoide?

Parecchi piccoli centri delle valli alpine poste più vicino ad una grande città dell'Italia settentrionale hanno, per ciò ch'io stesso ho potuto constatare, una *patente* tutt'altro che netta. Ora è chiaro che codesti particolari affatto locali basterebbero a neutralizzare il valore igienico dell'ottimo fra i climi: in altri termini la purezza dell'aria è un elemento tanto complesso, che in pratica esso viene talvolta a mancare mentre l'esame delle condizioni climatiche della località ne affermerebbero l'esistenza in grado massimo, e talvolta è invece presente più che a sufficienza in una località, che la climatologia teorica classificherebbe appena fra le mediocri.

Ma il confronto fra le stazioni d'alta montagna e quelle delle zone prealpine e appenniniche non riuscirebbe completo s'io non aggiungessi, che esiste un modo per far riguadagnare all'organismo nei climi di poca altezza ma di aria pura una gran parte dei vantaggi, che in esso andrebbero perduti rispetto all'azione dei climi di grande altezza.

Esso consiste nell'introdurre nella vita quotidiana della villeggiatura il bagno di aria. Ed è chiaro. In realtà una gran parte della superiorità igienica dei climi di grande altezza è legata al fatto, che a causa della rarefazione dell'atmosfera le azioni misteriose legate alle radiazioni eteree e specialmente alla luce solare possono agire sul nostro organismo, attraverso la pelle, in misura maggiore che nei climi di altezza minore. Ora questa superiorità dei climi di grande altezza può benissimo venir neutralizzata se in una località posta ad altezza minore si aumenta notevolmente l'area della pelle su cui codeste radiazioni possono agire: per tal modo si acquista in estensione quanto non si può acquistare in intensità. Si ottengono così delle vere *azioni climatiche*, che sono dello stesso ordine di quelle che si ottengono nelle grandi altezze, così rispetto allo stato generale come rispetto alle singole funzioni del respiro, della digestione, persino della sanguificazione, come hanno messo in chiaro le indagini più recenti dei fisiologi e come d'altronde era logicamente da aspettarsi. E' quanto hanno compreso ottimamente i nostri vicini di oltr'alpe: nella Svizzera e nella Baviera, per non dir di altri paesi più lontani dall'Italia, sono ormai

LUGANO - Vista dalla stazione "Paradiso". (Fot. Wehrli).

numerosi i centri rurali dove durante la stagione estiva gli alberghi e le pensioni organizzano in modo perfetto a pro dei villeggianti la pratica dei bagni di aria, con tutti i riguardi dovuti al decoro da un lato, all'igiene dall'altro.

Ben inteso, per tutto il resto vengono rispettate le abitudini vecchie, senza alcuna imposizione di regimi dietetici speciali od altro. Il successo di questo sistema, la cui organizzazione su larga scala, al di fuori d'ogni preoccupazione di terapia medica, risale a qualche anno fa, è enorme. E si capisce. Esso rappresenta la rivincita dei climi di altezza minore sui climi di grande altezza, una rivincita ottenuta con un metodo, cui nessuno negherà almeno il merito della semplicità assoluta e che d'altronde può vantare altri meriti, e assai maggiori, dal punto di vista dell'igiene.

Nessun dubbio che esso venga adottato fra poco anche in Italia, dove d'altronde non sono mancati dei tentativi isolati a suo favore. L'Italia si presterebbe tanto meglio a codesta importazione in quanto che essa è ricca di regioni, dove la pratica del bagno di aria troverebbe appunto le condizioni climatiche ideali. Tali regioni sono le plaghe di collina in genere e tutta la zona dei grandi laghi prealpini.

Nell'Appennino Abruzzese - Cascata del Liri ad Isola del Liri.

Le plaghe di collina in Italia sono costituite in genere dai contrafforti ultimi delle due grandi catene montuose: i casi, in cui le catene di colline sono isolate, come è dei colli Euganei, sono eccezionali. Tuttavia per particolarità geografiche, che sarebbe troppo lungo esporre quì, il clima delle plaghe di collina presenta in grande misura gli elementi del clima delle pianure, ch'esse han davanti a sè, e in piccola misura gli elementi del clima della montagna di esse hanno dietro a sè. Per questa ragione il soggiorno in esse può fornire all'organismo soltanto il vantaggio di un aumento del tono generale, e non già quello d'una stimolazione, che penetri piuttosto a fondo e che riesca quindi realmente rinnovatrice.

D'altra parte il regime termico, appunto per la somiglianza col clima di pianura, è piuttosto alto e tende ad essere costante. In queste condizioni la pratica del bagno di aria apporta artificialmente quell'elemento di stimolazione che il clima per sè non possiede, mentre riesce singolarmente favorita dai caratteri dominanti nella temperatura locale.

Anche più interessante è il dettaglio climatologico delle regioni dei grandi laghi prealpini. In tali regioni la presenza di una grande distesa d'acqua costituisce un elemento regolatore, per cui le oscillazioni stagionali della temperatura si realizzano più gradatamente, e meno brusche riescono le oscillazioni diurne e notturne. D'altra parte i grandi laghi dell'Italia settentrionale possiedono un regime quotidiano di venti, ch'è assai uniforme e che mitiga fino a un certo punto gli effetti dei calori estivi massimi. Infine la vicinanza degli alti monti impartisce al clima di essi e specialmente a quello del lago Maggiore qualcuno dei caratteri del clima alpino. Per tutte queste ragioni le località poste sulle rive di codesti laghi godono anche nell'estate di un clima ammirevole per la mitezza e per la costanza e dotato di un'azione stimolante apprezzabile seppure modica.

Sicchè, a malgrado della poca elevazione sul livello del mare, esse costituiscono delle stazioni climatiche di non poco valore, comode d'accesso e assai adatte specialmente pei soggiorni lunghi, estesi per tutta la stagione estiva.

Quanto s'è detto del valore igienico delle regioni dei laghi prealpini vale anche per le stazioni di media altezza poste nell'Appennino, del genere di San Marcello Pistojese, lo Zocca, Nocera Umbra. In queste stazioni manca, è vero, l'influenza delle grandi distese d'acqua e manca ogni riflesso di clima alpino. Ma esistono in compenso l'elevazione maggiore ed il bosco.

Il bosco esercita nella climatologia appenninica un ufficio analogo a quello che le grandi distese d'acque esercitano nelle regioni lacuali. Cioè, esso fa da regolatore per gli scambî dell'umidità atmosferica, con vantaggio grande della costanza del clima. Inoltre esso facilita la vita all'aperto, incoraggiando a praticare il pedestrianismo così come lo facilita il lago incoraggiando praticare il canottaggio.

Anzi per questo riguardo il bosco costituisce un elemento integrante del clima appenninico considerato dal punto di vista di una cura di aria. Il clima delle località poste nelle plaghe non boscose dell'Appennino ha per converso un valore igienico scarso o nullo: e d'altra parte il bosco rimane il pregio distintivo anche per le stazioni appenniniche poste ad altezze maggiori, come l'Abetone. Fino a quando delle iniziative ardite non avranno rese accessibili le grandiose risorse climatiche dei grandi massicci abruzzesi, cioè delle regioni circostanti al Gran Sasso d'Italia e alla Majella, la climatologia dell'Appennino si limiterà ad essere una climatologia fondata sopratutto sul carattere della mediocrità. Ma come ho accennato più volte in questo articolo, ciò è ben lungi dal costituire un difetto grave, in primo luogo perchè alla scarsezza dell'elemento stimolante si può portare rimedio artificialmente ricorrendo ai bagni di aria, in secondo luogo perchè nei soggiorni in montagna, come nelle cure climatiche in genere, la parte essenziale è fornita dalla ripresa del contatto diretto colle due grandi mediatrici d'energia fra l'organismo ed il cosmo: l'aria e la luce.

Dott. **ALESSANDRO CLERICI.**

SCHILPARIO (Val di Scalve) (*Fot. Negri*).

LE VALLI BERGAMASCHE

La valle di Scalve, che appartiene alla provincia di Bergamo e tuttavia vive d'intima vita economica con quella di Brescia, sta celata fra la Valcamonica e la Val Seriana. Alpestre e pittoresca, in tempi che paiono già lontanissimi, pur essendo vivi dei vecchi che se ne ricordano ancora, fu piena di movimento pel gran lavoro delle miniere e delle ferriere. Ora è quasi silenziosa, ma la popola d'estate un mondo di ricchi che vi vanno per salute. Schilpario e Vilminore sono divenuti ritrovi di milanesi, di cremonesi e di altra gente che vi accorre da città anche più lontane, e vi porta gli usi e il lusso della vita signorile.

Forse vi sarà chi dice che il forestiero toglie ai valligiani la natia semplicità: però si pensi che nelle praterie, presso i tabernacoli, nelle abetaie, s'incontrano da eguali e stanno a giuocar insieme i figlioli di quei ricchi con quelli dei contadini, e che così nascono sentimenti di bene reciproco, non mai provati nè dagli uni nè dagli altri fino a questi incontri. E cresce la civiltà.

Veramente Schilpario, luogo aperto, luminoso ed alto, era culla di gentili e di forti, anche prima che vi si volgessero le correnti cittadinesche. Di lì usciva negli ultimi anni del settecento quel grand'Angelo Mai che finì cardinale, e si era messo, per dir così, nella mente tutte le librerie d'Europa. Fu quello a cui cantava gloria il Leopardi nel 1822, per la scoperta di certe opere di Cicerone che si credevano perdute: e in quel canto il poeta risaliva dal cardinale bibliofilo alla patria Italia, allora misera, divisa, e alle sue speranze.

Io vorrei che fosse possibile accertare se il cardinale Mai, nel 1849, seppe che un giovane di Schilpario, forse suo parente per parte della sua madre, era sceso dalla lontanissima sua valle a combattere e a morire sul Gianicolo per la Repubblica romana. Qual diverso destino! Ora in Schilpario si vedono due ricordi posti per loro onore: e uno sta in forma di busto nella chiesa parocchiale, dedicato al cardinale; l'altro in forma di lapide nel muro d'una casa, dedicato al repubblicano caduto in battaglia.

Di lapidi ai morti in guerra se ne vede in Schilpario una seconda, e questa fu murata in memoria del professore Giulio Grassi, sottoufficiale degli alpini, morto egli pure combattendo, ma non per una causa bella come il suo parente, bensì nella luttuosa battaglia d'Abba-Garima, o d'Adua, o di qual altro infausto nome si voglia chiamarla, e lamentata da noi finchè ne duri il ricordo. Si sa che il battaglione alpino cui il Grassi apparteneva, trasportato dalle nostre Alpi a quelle ambe d'Abissinia maledette, vi perì quasi tutto.

***

Incorniciata, per dir così, tra le punte del Venerocolo, del Pizzo Tornello, del Corno dei tre Confini, del Gleno e della Presolana, la Val di Scalve ha nel suo seno foreste d'abeti grandiose e pascoli a piagge basse, alte, altissime.

Nel fondo della valle, il Dezzo scorre tra gole, che fanno sentire delle vere strette al cuore di chi vi passa. Esso, ricco perpetuamente d'acqua, si dibatte per le angustie del suo letto profondo, e a tratti fra pareti che lo strozzano e lo fanno ruggire di rabbia. Spumeggia allora lanciando le sue giubbe all'aria come criniere di cavalli bianchi, dando spettacolo a chi va per la via, detta *Mala* perchè pericolosissima passo passo, tagliata com'è nella roccia, o pensile sui precipizi: e così scorrendo tormentato e tormentoso, il Dezzo scende all'Oglio e vi si getta vicino a Darfo.

Che il Dezzo si gettasse nell'Oglio era espressione che diceva il vero una decina d'anni fa. Adesso non è più esatta. A quattro chilometri da Darfo il Dezzo fu preso alla gola come un viandante cui si metta il bavaglio e resti in forza altrui; e di là se ne va incanalato per gallerie praticate nelle rocce che fiancheggiano la destra del suo letto, profondo e di più orrida bellezza perchè rimasto quasi asciutto. Per quelle gallerie nel buio, forzato, viene a precipitar su Darfo, prigioniero sempre; e ivi l'industria lo adopera a crear la ricchezza, facendogli convertir le inutili forze native in energia elettrica per i sorgenti opifici. Qui dunque le spumanti onde han cominciato davvero a esser *carbone bianco,* secondo l'espressione che si attribuisce al conte di Cavour. L'avrebbe egli usata immaginosamente in un discorso detto, credo, nel Parlamento ancora Subalpino, presagendo che della mancanza di carbon fossile l'Italia si sarebbe un dì compensata con le cascate dei suoi torrenti e fiumi alpini.

Così come quelle del Dezzo sono ora utilizzate o già accaparrate tutte le acque cadenti dalle convalli che mettono nella Valcamonica, la quale viene rapidamente trasformando la propria vita. Il Regno d'Italia la lasciò quasi per quarant'anni dimenticata. Ma da qualche tempo, cioè dacchè fu messa mano alla costruzione della ferrovia che adesso la percorre fino a Edolo, i capitali della Lombardia vi si profondono; e verrà giorno in cui la valle, invece di dar un'emigrazione temporanea d'uomini fortissimi all'estero, chiamerà gente nel proprio seno, dove il lavoro ferverà sì che il ricordo delle dieci o dodici migliaia d'operai del ferro, di cui si parla come d'una gloria antica e perduta della valle, parrà cosa da nulla. Tra poco occuperà tremila operai, da solo, un cotonificio già quasi compito, poco più in giù di Breno, capitale della valle.

* * *

Ma movendo da quella di Scalve volevo parlare delle valli bergamasche.

Dalla Val di Scalve, dunque, si passa agevolmente nella Val Seriana, pel valico che prende il nome dalla Presolana, bel massiccio dolomitico alto più di 2400 metri sul livello del mare. Ma il valico è a soli 1200 circa. La valle ha la testa nei monti del Barbellino, in un triangolo formato dal Pizzo del Diavolo, dal Redorta e dal Gleno. E viene giù quasi settanta chilómetri, fiancheggiata a destra dalle cime di Grabiasca, della Madonnina, di Farno, di Corte e d'Arera: a sinistra dal monte Sasna, dalla cima di Ferraut e un po' più alla larga dalla Presolana. Nelle viscere di questi monti stanno miniere di ferro assai ricche, oggetto di studî e di audaci cure, ora che l'industria metallurgica si mette a rifiorire.

Per la varietà delle cose, la Valle Seriana si può dire divisa naturalmente in tre sezioni: superiore, mediana e inferiore, con Clusone, Gandino e Alzano per luoghi principali.

La parte superiore della valle fu molto industre anticamente nelle arti del ferro. Vi si facevano spade, pugnali e lame d'ogni sorta, cercatissime da tutte le parti d'Italia. Se ne

PANORAMA DI SCHILPARIO (Val di Scalve). (Fot. Negri).

armavano nei loro tempi le Compagnie di ventura.

CANTONIERA DELLA PRESOLANA.

A Clusone, sulla facciata della Chiesa dei Disciplini, si conserva uno strano dipinto che deve essere stato fatto dopo qualche pestilenza nel secolo XIV. Rappresenta una *Danza macabra*, danza dei morti. E sono due ordini di figure maggiori del vero. Nell'ordine superiore, Papi, Imperatori e Re, stanno distesi morti nei loro sepolcri, da dove escono serpi, rospi, scorpioni, simboli forse dei concetti che le plebi si formavano di loro. La Morte vi si erge sopra e trionfa. Altri Papi, Imperatori e Re grandi d'ogni grado, la pregano, le offrono doni, mentre gli aiutanti di lei li prendono inesorabili di mira. Ma la Morte li beffa. Nell'ordine inferiore, essa piglia a gabbo i morti, e fa il chiasso insieme con loro, che in lunga schiera, uomini e donne d'ogni condizione, danzano da pazzi. E' superfluo dire che su per giù, la *Danza macabra* di Clusone somiglia a quelle che si vedono in Germania, come a Lubecca, e deve essere stata inspirata dal sentimento dell'eguaglianza degli uomini, almeno in faccia alla morte. Umile consolazione! Eppure nel medioevo le plebi si contentavano di questa, non potendo altro. E i grandi erano ben contenti che se ne contentassero: ma poi vennero altri spiriti e la parte d'*eguagliatrice* fu purtroppo affidata alla *ghigliottina*.

UNA STRADA TRAVERSO LA PINETA.

Nella parte di mezzo della Valle Seriana, dove Gandino è il principale borgo, fervono industrie molte: fabbriche di carta, di panno, di pallini da caccia, filande, filatoi, cave di marmi, d'argille; un lavoro che dà una gran vita a tutto. E nella parte inferiore tal vita non è da meno.

Il Serio, che bagna la valle, manda le sue acque per molti canali e gore a muovere numerosi opifici, per andare poi a irrigare i piani, in parte verdeggianti di prati perenni, in parte assetati sempre perchè formati da arene, da ghiaie, da ciottoli, con poco terriccio su. Nasce da una grotta del monte Barbellino, tra una corona di alte cime nevose, e forma poco lungi dalla sorgente il laghetto che dal monte prende il nome. Intorno a questo fioriscono piante lussureggianti quasi come se fossero sotto clima intertropicale. Poi la corrente si avvia grossa, e va a precipitarsi nella cascata famosa, empiendo intorno l'aria della sua spruzzaglia e

LA VALLE DI SCALVE.

del suo clamore. La cascata fa tre grandi salti, e misura in tutto trecentosedici metri. Ora si sta studiando il modo di impadronirsi della sua forza.

* * *

Il Serio, di qua dalla sua cascata, si dibatte tra gli orridi del Gorgo dei Fondi e del Gorgo del Cane, che a guardarli sgomentano: poi, per Bondione, venutosene giù, a servire a più di ventimila ettari di suolo bergamasco, giunto a Seriate, spaglia nel suo letto largo un miglio e sparisce sotto terra. Torna alla luce nel cremasco, e un pezzo sotto Crema trova l'Adda in cui finisce.

* * *

Finisce anch'esso nell'Adda il Brembo che dà il nome alla Val Brembana. Quasi precipitosa è questa valle! Alta mille duecento trentacinque metri alla testa, ad Almenno dove sbocca, non è più che a duecento sessantatre metri, sopra il livello del mare. Ed è aspra ma pur anche amena, secondo i luoghi, tutta prati nel fondo, qua e là bene aperta, con foreste sui fianchi e su in alto tutta bellissime rocce pittoresche. Forse le sue bellezze naturali disposero alla pittura molti che vi nacquero. I due Palma, il Cariani, il Cavagna, il Ceresa e Fra Domenico, grandi pittori, furono brembani.

La valle è popolata di borghi modesti ma puliti e d'aria signorile. Almenno, Zogno, Grumello, Endenna, San Pellegrino, celebre per le sue acque salutari, giacciono nel suo seno, e via su vi sono piccoli villaggi fino a Piazza, ultimo bel borgo. Più in su sta Fondra, in una stretta quasi senza sole tutto l'anno; e più in su ancora Branzi, gran mercato di formaggi, dove mettono quasi tutti i valichi della Valtellina.

Val di Scalve (Le «Capanne» nella stagione invernale)

Marmo bianco-rosso, marmo nero e giallo-rosso per altari, pudinghe da gradini, ardesie e cave da coti e pietre da calcina e gesso, dànno lavoro a chi non è mandriano o non coltiva la terra, ivi pigra a dar frutti. E vi è pur ancora qualche officina di ferrai, specie chiodaioli. Una volta vi si lavorava il ferro in grande, ma l'industria decadde, e fu fortuna che gli abitanti si trovassero su terreni da pascolo sufficienti per più di diecimila bovini.

Mettono nella valle molte convalli povere, la migliore delle quali è quella d'Imagna, sebbene un quattrocent'anni addietro sia stata chiamata la *valle della fame*. Ma forse ciò fu perchè vi si erano rifugiati molti signorotti, che sbanditi dalle città andavano a porvisi con l'albagia loro e la loro povertà.

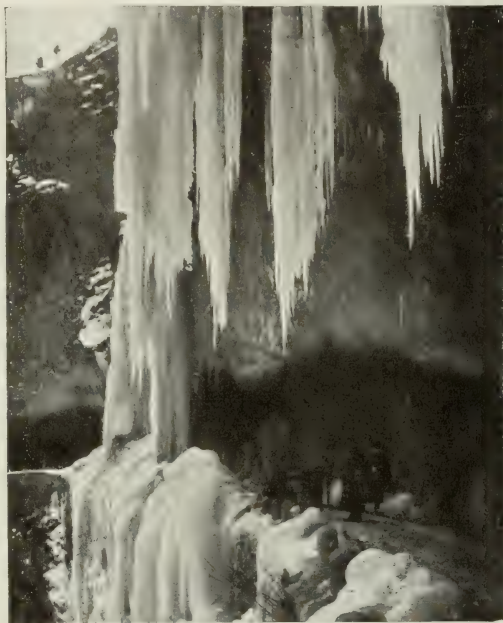
Non ostante la quale povertà, quei signorotti, vi si fabbricavano delle belle case, con lo stemma sull'architrave della porta. E allora vi si lavoravano delle spade famose, e gli artigiani spadai migravano chiesti fin dalla Spagna. Vi si lavora bene anche oggidì, ma di cose umili: arnesi di legno, mestoli, taglieri, ciottole, zangole, frullini, arcolai, che le donne vanno a vendere sui mercati.

Non è dunque ricca la Imagna, ma sono molto più povere le altre convalli. La Valle Taveggio, popolata da duemila abitanti, non ha che pascoli da pecore, e non vi si lavora neppur più come una volta in panni da povera gente. In Val di Averara, terra da patate, lavorano alcuni chiodaioli. E così su per giù nelle altre convalli. La popolazione è dura alla dura vita, e avvezza a patire senza curarsene molto. Chi non sa adattarsi emigra. Uscivano da Grumello de' Zanchi quei fortissimi uomini che andavano a far da facchini nel porto di Genova, e vi avevano privilegi, e formavano la corporazione che si chiamava dei *Caravana*. Parevano giganti, portavano sulle spalle monti di roba, erano temuti, e chi parlava di loro, diceva addirittura: *I bergamaschi*.

Eppure allegro paese è la Val Brembana! Fu forse patria di quella gaia maschera da commedia che dal nome di Arlecchino Batozzi di San Giovanni Bianco, si chiamò appunto *Arlecchino*, astuto, arguto, bugiardo, manesco, canzonatore con tutti, e specialmente da servitore coi suoi padroni. Ma queste son cose che si dicono quasi celiando.

Chi va nell'alta Valle Brembana, se capita nel povero villaggio di Cornello e sa che ivi nacque Bernardo Tasso padre del gran Torquato, pensa a ben altro che alla maschera Arlecchino; la quale del resto è ormai un po' di dappertutto, nel mondo. Pensa a quel generoso animo, che uscito dalla povertà di gentiluomo campagnuolo, andò in cerca di gloria, forse più che di fortuna, con la mente popolata dei fantasmi cui diede vita nel suo poema. Povero e grande artista! Era nato sotto la luna del meschino; sventuratissimo fu; e legò la sua sorte a quel suo figlio, che chi sa quanto si sarebbe rammaricato se avesse potuto presentire di mettere il nome del padre nel silenzio, quasi nell'oblio. Eppure nel grosso *Amadigi* v'ha tanta vita! Facevano pensare a Bernardo e a Torquato certi giovani brembani in camicia rossa, nei tempi delle belle guerre garibaldine, giocondi e mesti nello stesso tempo, prodi e mistici, intrepidi e pazienti. E io ne conobbi che somigliavano anche un po' al Torquato del bel ritratto che a Ferrara, mandato dalla città di Bergamo, ne fece, mi pare, il Terzi.

* * *

Quattro quinti del bergamasco sono tutto

« un labirinto di montagne e di valli, tutto un intreccio di torrenti e torrentelli, un succedersi e un alternarsi di morbide conche e di gole oscure, di colli boscosi, fioriti, e di rupi e di aguglie spruzzate di eterne nevi... Non vi ha forse nelle Alpi regione più interessante, più varia, più dilettevole ». Scrive così lo Stoppani, il prete manzoniano, rosminiano, grande scienziato, malvisto vivo e morto da tutte le Curie d'Italia.

E quelle montagne si chiamano *Orobie*, forse dal nome dei loro primi o almeno antichissimi abitatori, che sarebbero stati gli *Orobii*, ossia secondo che si vuole significhi la parola, *uomini viventi sui monti*.

Il resto del territorio e cioè la quinta parte di esso, dove declina alla pianura, è delizioso di boschi, di vigneti e di giardini.

* * *

Affacciata quasi da un belvedere alla parte pianeggiante, sta la bella città di Bergamo. In che età sorse? Per le origini sarebbe sorella di Milano, di Como, di Brescia, di Verona, di Trento; ma stabilire quando sia stata fondata non si sa. Invece si sa bene che fu prestissimo amica di Roma, e che i suoi cittadini furono ascritti alla tribù Vatinia. E questo era titolo di onore. Durante le invasioni barbariche, essa patì poi per centinaia d'anni come tutte le città padane. Alboino, re dei Longobardi, ne fece un ducato per un suo guerriero che si chiamava Vollaro, e Bergamo col suo territorio rimase ducato per i duecentoquattro anni che durò il regno di quei barbari, ingentilitisi dominando sui nostri avi. Poi fu dei Franchi, poi la devastarono gli Ungheri, poi la tennero i Vescovi feudatari. Più tardi il Barbarossa la punì dell'amicizia per Milano; e oltre a questa sciagura essa ebbe anche quella di cominciare a far guerra con Brescia, e a farsela anche da sè nelle proprie mura, divisa tra guelfi e ghibellini. Tempi feroci funestati anche da pestilenze che spopolarono la città e la campagna; guai insomma anche per Bergamo e guai fino al 1400. Non ebbe pace dentro finchè non si fu data a Venezia nel 1428. Ma allora per essere città veneziana si tirò addosso i francesi due volte e sette volte i tedeschi, in soli dieci anni. Immaginiamo qual vita! Pure sostenne tutto finchè si compose anch'essa nella torpida pace di cui visse il Veneto fino al 1797. Bergamo si scosse dolorosamente all'apparire dei francesi di Buonaparte, che la occuparono; e a un certo momento fece anche strage di loro, quando divennero prepotenti. Inutile sfogo d'ira, perchè Bergamo non salvò la propria libertà, e invece concorse a dar al Buonaparte i pretesti per decretare con minor infamia la morte della Repubblica, e per dare Venezia all'Austria.

TIPI DI BAMBINI IN VAL DI SCALVE.

Quando poi Buonaparte si fece imperatore, Bergamo fu capo del Dipartimento del Serio. Caduto lui essa seguì le sorti della Lombardia e tornò sotto l'Austria, ma già con l'animo volto a vita nuova italiana.

Fu bella e forte nel 1848, bella e forte nel 1859; nel 1860, di quei Mille che primi andarono in Sicilia con Garibaldi, ben centotrentaquattro erano di Bergamo o del suo territorio. Ora è tutta impegnata a farsi ricca.

* * *

Un secolo e mezzo addietro, nelle Orobie, uno che possedesse un pascolo di troppo per le sue bestie, lo dava a godere ad altri pel compenso di due agnelli. Invece, nel principio dell'ottocento, la pastura di una pecora costava già al pastore dieci lire all'anno.

Sessant'anni fa, un fanciullo da filatoio riceveva pel suo lavoro da venticinque a quaranta centesimi al giorno; un giovanotto riceveva da quaranta centesimi a una lira e venticinque; le ragazze da venti a quaranta centesimi; le giovani donne da quaranta a sessantotto; le maestre da sessantotto a ottantatre. Un uomo poteva ricevere da una lira e venticinque a due lire e cinquanta centesimi. Assai poco! « Ma il pane e la carne costavano pochissimo! » dice il lodatore del passato. Altri gli potrebbe rispondere: « Il pane, la carne, costavano pochissimo, è vero, ma chi mai ne mangiava? »

Chi si diverte a sparlar del presente dice che nel bergamasco fioriva l'arte della lana e della seta, che vi si fabbricavano panni pel Napoletano, per la Francia, e fin per le città del Mar Nero, dove andavano sotto il nome di *bergamini* o di *bergame*. E dice che allora battevano telai dappertutto, che ve n'era uno in ogni casa popolana, che anzi le contadine andando spose portavano in dote un telaio, e che gli svizzeri venivano lì ad apprender l'arte, per farla passar nei loro paesi. E' vero. Ma a che rimpiangere le cose morte quando ne vennero delle altre che van trasformando la vita? Chi è sincero si rallegra, mirando gli innumerevoli fumaioli altissimi che sorgono dagli opifici di cui sono quasi i focolari. Bergamo ne ha una cintura. E tra le città lombarde va con Brescia e Como, alle quali sta in mezzo, celebrata per le sue industrie, genialissima quella dell'arti grafiche i cui prodotti vanno pel mondo a onorare il lavoro italiano.

G. C. ABBA.

Sei mesi dopo. Cose curiose o tristi del terremoto Calabro-Siculo

(*Stralcio da appunti di viaggio*).

Può interessare per la cronistoria del grande disastro, prendere nota di alcune spigolature di viaggio che descrivono anche graficamente cose vedute *sei mesi dopo* il terribile avvenimento. Sono annotazioni in taccuino senza legame nè pretesa, pure alcune hanno valore di documento relativo alla conflagrazione sismica, altre purtroppo dicono la stupefazione o l'inerzia degli uomini, o l'organizzazione difettosa dei congegni amministrativi che *dopo sei mesi* sono ancora evidentemente colpiti da atonia.

* * *

Sono sceso a Bagnara dal treno, coll'intenzione di percorrere in bicicletta, osservando, il litorale fino a Reggio, e subito, a poche centinaia di metri dalla stazione, fui trattenuto dalla disorganizzazione dei servizi.

La strada provinciale (ex-nazionale) l'unica carrozzabile fra nord e sud è ostruita (fig. 1) per circa un chilometro da una grande frana prodottasi al momento del terremoto. A sgombrarla occorrerebbe un lavoro ingente, poichè sono anche necessarie delle opere importanti di sostegno a monte. Ma nessuno vi pensa: quasi sette mesi sono passati e non un uomo lavora allo sgombro.

La ferrovia che corre immediatamente sotto la strada è di continuo minacciata da questa stessa frana; un'alluvione anche di poca importanza potrebbe far scoscendere i massi più pericolanti ed intercettare la linea. In tal caso non esisterebbero più comunicazioni carrozzabili nè ferroviarie tra le provincie dell'Italia meridionale e la provincia di Reggio, all'infuori della ferrovia jonica e del mare lungo una costa completamente priva di approdi.

Ora che dire se all'unica e principale via nessuno pensa? Il Memoriale della Commissione per il Miglioramento Strade del Touring ai Deputati, testè distribuito, rileva le dolorose conseguenze di questo sconcio in relazione al terremoto attuale.

Come documentazione di questo stato deplorevole di cose presento altre fotografie. La figura 5 ritrae lungo la stessa strada un curioso fenomeno di spostamento, per il quale un lungo tratto sdrucciolò sulla china del monte senza deformarsi e conservandosi perfettamente intatto. (E' la strada che si vede in basso a destra nella fotografia). I due tronchi a monte rimasero separati per un centinaio di metri dalla fallanza prodotta dal terremoto e si trovano all'altezza del castelletto dei pali telegrafici.

Più avanti, in molti luoghi e perfino nell'interno dei paesi che attraversa, la provinciale è impraticabile. Così la figura 2 è presa all'entrata di Scilla, importante borgo che può essere attraversato da uomini ed animali soltanto in fila indiana. Inutile il dire che purtroppo degli abitatori di ciascun posto nessuno muove un dito nemmeno per sgombrare il terreno davanti alla propria dimora. Non spetta a noi, dicono: tocca al Governo. Ed il Governo (che in questo caso sarebbe la Provincia) non fa o non può fare nulla; così colla buona volontà di tutti le strade sono quello che sono.

* * *

Nulla dirò degli effetti delle scosse nei paesi devastati: sono cose troppo note. Ma espongo qui però alcune fotografie che fanno capire bene particolarità interessanti di cui si è molto discorso, senza talora chiarirle a sufficienza.

Il movimento sussultorio, che meno degli altri presenta di solito caratteristiche proprie visibili, appare invece con molta evidenza a chi studia un poco la figura 11, non certo pittoresca ma buona per la dimostrazione. Il muricciuolo a secco è sostegno di vigneti coltivati a gradinate. E' un muro molto a scarpa, addossato alla pendenza del colle e appoggiatovi sopra come certi muri a secco di argini fluviali. La parte superiore, a sinistra della fotografia, priva di ciottoloni, mostra che questo muro è stato buttato in aria e demolito dalla scossa sussultoria, proprio come se una botta poderosa avesse colpito i massi nella faccia applicata contro il terreno da sotto in su, disalveolandoli e facendoli rotolare in basso.

Una bellissima dimostrazione del movimento rotatorio, che fu violentissimo in qualche luogo, è anche dato dalle fotografie 9 e 10.

Una di queste rappresenta la grande edicola sepolcrale della famiglia Tripepi-Ranieri nel cimitero di Reggio, formata da uno zoccolo che sostiene 4 pilastri a colonne multiple ed una pesantissima calotta a cupola, il tutto in pietra viva.

A motivo della scossa rotatoria, lo zoccolo si spostò girando sotto le colonne senza però che queste potessero in tutto seguire il movimento per il peso sovrastante, che, meno legato al suolo, rimase più inerte. Perciò tutto il disopra è un poco girato.

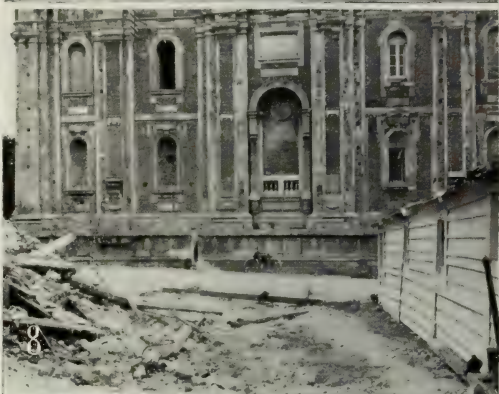
Lo zoccolo premuto durante il rotare dal peso sovrastante si screpolò in più parti, le foderine centrali di pietra di ciascun lato furono frantumate, ed i plinti in più luoghi rimasero fessi. Anche le colonne, sebbene abbiano girato meno dello zoccolo, pure si spostarono anch'esse sotto la cupola (vedi fotografia 10 all'imposta dei capitelli a sinistra) senza riuscire a far girare anche questa, che per l'inerzia dovuta all'immane peso rimase immobile. Pertanto esse restarono sotto di essa non più nel posto primitivo e coi capitelli in più parti screpolati e guasti.

* * *

Un altro fenomeno sorprendente non meno che macabro dovuto specialmente al clima è la conservazione, anzi spesso la mummificazione dei cadaveri, la quale fece sì che non si svilupparono dopo il disastro epidemie da putrefazione.

La fotografia 3 mostra un colombaro in parte occupato, ai piedi del quale sono caduti resti umani non completamente disseccati, mentre nel quarto loculo a numerare dal basso, si vede ancora l'imbottitura schiacciata di un feretro da non molto collocatovi e ora rotto dalle macerie. Pure nessun odore tramandano queste rovine, esposte da sei mesi alla pioggia ed al sole, senza che una mano amica vi abbia compiuto nè vi compia opera di pietà.

Ma dove più palese ancora si fa l'influenza benefica del clima meridionale sulle condizioni sanitarie in questo frangente, è nella fotografia 4 che rappresenta il cadavere di un giovane disseppellito dalle rovine dell'Orfanotrofio di Reggio e deposto già da qualche giorno all'aria aperta (verso il 29 giugno) in una grande fossa comune del cimitero. Questa fossa è preparata

1. La Provinciale dopo Bagnara, unica comunicazione del Nord col Sud, interrotta per chilometri, che nessuno ripara. — 2. La stessa Provinciale in Scilla. — 3. Tombe nel Cimitero di Reggio e con cofani semiaperti, che nessuno pensa a riseppellire. — 4. Cadavere quasi mummificato, nel Cimitero di Reggio, insepolto da tre giorni e in attesa che altri lo raggiungano nella fossa comune. (*Fot. L. V. Bertarelli*)

(*Fot. L. V. Bertarelli*)

5. Parte della Provinciale presso Scilla sdrucciolata in giù per una ventina di metri. — 6. Il Ponte della Ferrovia presso Pellaro divelto dal maremoto, trasportato nella fiumara ove giace contorto e perpendicolare, anzichè parallelo, alla ferrovia e distante da questa. Il Ponte è in ferro e lungo una cinquantina di metri. — 7. Interno della Chiesa dei Ss. Giovanni e Marta a Messina tutto distrutto. — 8. Il lato posteriore della stessa intatto. — 9 e 10. Dimostrazione della scossa rotatoria. — 11. Dimostrazione della scossa sussultoria.

per un'ottantina di cadaveri che verranno dissepelliti a poco a poco in una quindicina di giorni ed anche più adagio.

Intanto il primo disgraziato, raccolto nella fossa, rimane là in attesa dei compagni senza il minimo riguardo. Il suo povero corpo contuso è ormai mummificato. Esso non tramandava, quando io lo vidi, che un puzzo appena avvertibile e una colonia poco numerosa di insetti infestava senza roderle le misere carni. Il disseccamento aveva ridotto quel corpo di adolescente al peso di una dozzina di chili e gli dava una grande rassomiglianza colle mummie dei Cappuccini di Palermo e con quelle di Venzone.

* * *

E' noto che il tratto di spiaggia un poco a mezzogiorno di Reggio verso Pellaro (a circa 11 chilometri dalla città) fu il più flagellato dal maremoto. Infatti oggi ancora, lungo quella spiaggia, che si è abbassata in generale sensibilmente, in più luoghi a 20 o 30 metri dalla riva del mare sorgono nelle acque arbusti e piante non ancora divelte dalle onde. Altrove sono dei pezzi di muri di case non soltanto diroccate, ma anche sprofondate nel mare. Ma dove il maremoto ha prodotto effetti stupefacenti è al ponte della ferrovia subito dopo la stazione di Pellaro.

Questo ponte è parallelo al mare; è costituito da un'unica travata metallica di una cinquantina di metri di lunghezza, appoggiata oltre che alle due testate su due pile intermedie di pietre ed attraversa una fiumara d'ordinario asciutta. Il ponte è formato da due fiancate di lamieroni inchiodati per il lungo, riunite dal traliccio piano su cui poggia il binario. Ebbene questa travata fu colpita dallo schiaffo di un'onda così potente che fu asportata e spinta in su nella fiumara, ove si abbattè e giacque dopo di aver fatto un quarto di giro, come una sfera d'orologio in modo che adesso è press'a poco parallela alle sponde della fiumara e perpendicolare alla ferrovia (vedi fotografia 6).

Il ponte è adesso mezzo sepolto nella ghiaia della fiumara asciutta; dietro il ponte si vede nella fotografia un muro ad esso parallelo, il quale costituisce l'argine della fiumara.

E non soltanto il ponte girò di un quarto; esso fu anche trasportato a monte, cosicchè il suo estremo più prossimo alla ferrovia dista circa 20 metri dell'impostatura ove appoggiava, mentre l'altro ne è lontano quasi cento metri.

Infine la travata intiera, anzichè rettilinea, è ora curva. Ciò poi che confonde ogni idea è il fatto che mentre questo immane peso di ferro, fu sballottato e contorto in modo tanto subitaneo, le due pile di pietra e l'argine della ferrovia che è di terra, rimasero quasi perfettamente intatti, tanto che su di essi poggia attualmente il ponte ferroviario provvisorio di legno!

* * *

Dalle mie fotografie di viaggio ne stralcio infine due altre le quali dimostrano come purtroppo quel po' che ancora rimane in piedi di Messina è soltanto « ombra che par persona » e dovrà tutto senza misericordia essere raso al suolo.

Le figure 7 e 8 rappresentano la chiesa dei santi Giovanni e Marta. Tutta la facciata posteriore è perfettamente incolume (fotografia 8). Chi la vede potrebbe credere finalmente d'aver trovato un edificio risparmiato! Ma girando dall'altra parte (fotografia 7) ogni illusione muore nella tristezza: tutto non è più che un cumulo di macerie!...

L. V. BERTARELLI.

Abbiamo le prime 100 000 lire

CE NE OCCORRONO MOLTO DI PIU'

"PER IL BOSCO E PER IL PASCOLO,,

L'iniziativa del Touring « per il bosco e per il pascolo » trova da ogni parte adesioni calorose, approvazioni convinte; sopratutto ne è lodato da persone competenti il programma pratico, ben connesso coll'indole del Touring, ben delimitato in modo da andar dritto a uno scopo per una via precisa, senza perditempi.

Questo ci conforta a proseguire con ardore nella preparazione complessa di un'azione che prossimamente si spiegherà con quella poderosa ampiezza che deve essere la sua caratteristica.

I mezzi materiali costituiscono per ora il primo nodo del problema.

Vogliamo porre in mano alla Commissione che dovrà sviluppare le nostre idee non soltanto il *programma* semplice e grandioso già pubblicato, ma anche il *nerbo della guerra*: Con niente si fa niente, anche se si tratta di ideali.

Non è solo con belle parole che potrebbe intessere il proprio lavoro una Commissione il cui compito principale è la propaganda con pubblicazioni eleganti e numerose *diffuse con una tiratura di* 100 000 *copie*, perchè esse possano davvero acquistare ad una causa santa, ma in apparenza astrusa, non il pensiero di pochi solitari colti e impotenti, ma l'anima della folla.

Occorre alle iniziative intellettuali di quest'organo l'arma del denaro — non vile in questa occasione — come un corpo di stato maggiore ha d'uopo di armi e soldati per dare efficacia ad un piano strategico ben immaginato. Stiamo dunque in questo momento lavorando per riempire una cassa forte. I fondi raccolti non vi rimarranno. Essa verrà tosto spalancata per attingervi a piene mani secondo il piano prestabilito.

In quest'opera di raccolta, che non è affatto ingrata e che si rivolge ad un pubblico di contribuenti che dà perchè ha un'eletta intelligenza, hanno cominciato a cooperare i benemeriti nostri capoconsoli e consoli. Parecchi di essi si sono già quotati personalmente, altri stanno per farlo, tutti lavorano ad indurre con attività che deriva dalla convinzione, Enti, Società, amici a sottoscrivere quote in numero modesto o più largo secondo i casi. Il Consolato di Bologna ha dato pel primo l'esempio di votare collettivamente una quota, come altri Consolati, e altri gruppi di amici possono personalmente fare.

E' bene considerare che in questo primo atto di contributo materiale personale e degli amici sta veramente il vero inizio di propaganda. Di un palazzo si vedono le bellezze architettoniche non le fondamenta. Ma sono queste che reggono quelle, e senza di queste, quelle non potrebbero sussistere. Così si vedranno nel tempo i lavori ottimi della Commissione ed il frutto di essi. Si formerà questa coscienza del problema forestale dalla quale dipenderà la forza delle leggi che si stanno elaborando.

E tutto ciò sarà possibile soltanto se ingenti mezzi permetteranno di diffondere, come invadente fiumana, la propaganda del Touring per il bosco e per il pascolo. Quindi sono buone le lodi e gli incoraggiamenti; ma ottime se accompagnate da una scheda di sottoscrizione.

Hanno parlato con simpatia dell'opera avviata moltissimi giornali, forse un centinaio: taluni con intensa cordialità per la nostra Istituzione, altri preconizzandone un sempre maggior sviluppo

perchè ogni giorno essa dà opera ad iniziative gradite e proficue ai soci non meno che all'interesse nazionale; altri trattarono la cosa da un punto di vista tecnico approvando le nostre idee.

A questi collaboratori preziosi rendiamo grazie. L'aiuto della Stampa sarà per noi una grande forza.

* * *

Una cura speciale deve essere adoperata nella composizione della Commissione la quale potrà essere numerosa, poichè essa dovrà poi scegliere nel proprio seno un Comitato Esecutivo ed avrà quindi un valore quasi di Assemblea per dare l'indirizzo generale all'opera del Comitato. La Direzione del Touring sta redigendo i capisaldi pel funzionamento della Commissione. I singoli membri di essa saranno officiati durante questo scorcio di stagione, in modo da poter venir insediati in ottobre o novembre. Intanto la Direzione preparerà materiale di lavoro per spianare la via all'attuazione pratica del programma.

Complessivamente dunque tutto si avvia bene per questa particolare iniziativa. Ma il Touring si raccomanda vivamente perchè l'opera dei capi consoli e consoli si esplichi intanto con interesse ed efficacia.

* * *

I contributi materiali promessici continuano a crescere. La stagione è poco opportuna per poterli concretare poichè molte persone che debbono tra loro affiatarsi in merito, si trovano in ferie e ci scrivono che si fisseranno a novembre, ma alcuni ci sono già precisati ed eccone la lista.

	Contributi speciali	*Quote annue di L. 100*	*Importo complessivo*
Ministero di A. I. C., Roma	L. 4000	—	L. 4000
Marchetti G. B.	» 100	—	» 100
Gorio prof. dott. Giovanni, Bombay	» —	1	» 300
Alessi Antonio, Roma . .	» —	1	» 300
Ditta Torriani & C. Succ. N. Brusa, Legatoria, Milano	» 100	3	» 1000
Bertarelli cav. dott. Ambrogio	» —	1	» 300
Ditta Wonwiller & C., Cartiera, Milano . . .	» 100	3	» 1000
Ing. Alberto Riva & C., Turbine e Macchine Agricole, Milano	» —	3	» 900
Ing. cav. Alberto Riva .	» —	2	» 600
Ing. Giuseppe Feltrinelli, Milano	» —	3	» 900
Consiglieri del Touring (sottoscrizione collettiva) .	» —	6	» 1800
Dott. cav. Gildo Guastalla Milano	» —	1	» 300
Rag. Piero Moro, Milano	» —	1	» 300
Senatore G. B. Pirelli, Milano	» —	2	» 600
Comm. Giuseppe Spatz, Milano	» —	1	» 300
Avv. comm. Luigi Della Porta, Milano	» —	1	» 300
Conte comm. dott. Giberto Borromeo, Milano . . .	» —	1	» 300
Congregazione di Mussa, Milano	» —	3	» 900
Dott. Alberto Geisser, Torino	» —	1	» 300
Cav. Lorenzo Bertolini, Milano	» —	1	» 300
A riportarsi			L. 14 800

	Contributi speciali	*Quote annue di L. 100*	*Importo complessivo*
Riporto			L. 14 800
Cav. Innocenzo Vigliardi Paravia, Milano . . .	L. —	1	» 300
Bertarelli Giulio, Milano .	» —	1	» 300
Bertarelli dott. cav. uff. Achille, Milano	» —	1	» 300
Gagliardi Gius., Oleggio .	» —	1	» 300
Coppi Filippo, Brescia . .	» —	1	» 300
Fratelli Palazzani, Costruttori, Stocchetta (Brescia)	» 100	—	» 100
Cav. ing. conte Giovanni Sanvitale, Parma . . .	» —	1	» 300
Johnson comm. Federico, Milano	» —	3	» 900
Bertarelli comm. L. V., Milano	» —	2	» 600
Candiani comm. dott. Ettore, Deputato al Parlamento, Milano . . .	» —	1	» 300
Binda ing. Achille, Milano	» —	1	» 300
Consolato del T. C. I., Bologna	» —	1	» 300
Guasti avv. cav. Federico. Milano	» —	2	» 600
Consorzio fra i Consumamatori di tronchi di Pioppo, Milano	» —	3	» 900
Ulderico Origoni, Milano .	» —	1	» 300
Turinelli comm. Giuseppe, Milano	» —	3	» 900
Schede in corso di regolarizzazione	» —	4	» 1200
			L. 23 000
		Lista precedente	» 77 400
			L. 100 400

Ci piace di chiudere riportando la lettera colla quale S. E. il Ministro Cocco-Ortu, dopo di avere conferito col sottoscritto, dava comunicazione al Sodalizio del cospicuo contributo ministeriale, che ha per noi al di sopra del valore materiale, un valore morale altissimo:

« Io apprezzo altamente l'iniziativa che ebbe a prendere il Touring Club Italiano a favore di una propaganda per il rimboschimento dei nostri monti e mi auguro che la benemerita Associazione possa far sorgere nel Paese la coscienza della funzione complessa del bosco che ancora manca nella generalità.

« Alla lodevole iniziativa, se esplicata con una sapiente organizzazione, non potranno mancare risultati lusinghieri ed efficaci e ad essa non solo do assai di buon grado intera la mia adesione, ma accogliendo la richiesta da Lei fattami, ho disposto di concedere un concorso governativo che tenuto conto dell'entità dell'opera, dei mezzi pecuniari che abbisognano e dei fondi già raccolti, posso fissare in L. 4000 non permettendo la disponibilità limitata dell'attuale bilancio di contribuire con una somma maggiore.

« Consento altresì che della Commissione o del Comitato esecutivo che dovranno giudicare le pubblicazioni di propaganda forestale faccia parte un funzionario di questo Ministero, e mi riservo di designarlo allorquando si provvederà alla loro costituzione ».

Questo documento ci assicura di altre non meno preziose adesioni. E intanto capoconsoli, consoli, soci continuiamo tutti l'opera nostra di preparazione!

L. V. BERTARELLI.

— Chiunque desidera schede di adesione da firmare in proprio o far firmare ad amici è pregato di richiederle alla Sede del Touring.

L'hangar di Latham a Sangatte.

L'hangar di De Lambert a Wissant.
(*Fot. Argus*).

LA STAGIONE SPORTIVA DEL VOLO

ino a poco tempo fa, gli aviatori — forse anche
ressionati e scoraggiati dagli enormi successi con-
iti dai fratelli Wright — sembrava che non osas-
più tentare altre prove per la conquista del pri-
o. Il precedente era infatti formidabile e si spiega
e gli emuli dei due celebri e fortunati ameri-
avessero inteso, durante la prima metà del cor-
e anno, raccogliere prudentemente le loro forze
ia di lanciarsi ad abbattere i *records* stabiliti.
erò con l'approssimarsi dell'epoca delle gare in-
azionali che dovranno offrire il criterio di gra-
zione dei valori teorici
atici maturati in pa-
hi mesi di studi prepa-
ri, gli aeroplanisti mi-
ri pare abbiano voluto
rmare, con qualche
rimento decisivo, i
ressi ottenuti.
ifatti vediamo nello
so giugno l'audace gio-
e Hubert Latham ri-
dicare con una prova
avigliosa, durata —
e già riferimmo —
ra 7' 37", la reputa-
e del sistema mono-
o che era stata al-
nto oscurata dai trionfi
suo rivale a doppia
erficie. La dimostra-
e del principio viene
seguito ribadita da
i Bleriot, il quale
lche tempo dopo di
trasportato seco a
io due passeggieri, vin-
l *Prix du Voyage* di
00 franchi percorren-
n aeroplano il 13 lu-
u. s., un tragitto di
chilometri in linea
a.
a il biplano non tarda
endere una bella ri-
ita col volo di Pau-
del 18 luglio, volo
quale egli raggiunge
perba altezza di m. 50.
tanto Latham con-
sce l'audace disegno
oncorrere al premio
5 000 lire indetto dal
iale inglese *Daily*
l tentando la traver-
della Manica. Tale
ativo purtroppo fallì per un arresto di motore che costrinse l'animoso giovane a discendere a 18 chilometri dalla costa ed ivi la macchina rimase, tuttavia mantenendosi a galla fino a che, l'incrociatore francese *Harpon*, non sopraggiunse ad operare il salvataggio.

Ma ormai l'ora precipita. Quel tratto di mare a cui gli *sportmen* come gli storici hanno attribuito tanto fascino e tanta importanza, non tarda ad essere varcato, vinto, abolito dal meraviglioso volo di Luigi Bleriot, il quale con questa prova decisa conferma il primato conquistato nelle precedenti *performances* dell'annata. Egli partì il 25 luglio dall'altura di Sangatte compiendo la traversata dello stretto in 45 minuti, senza un arresto od un rallentamento.

Questo nuovo fervore di lotta ha indotto anche Enrico Farman, il noto *recordam* europeo del chilometro chiuso, a tornare alla riscossa: e la sua dimostrazione fu infatti degna di lui. Il 19 luglio a Châlons-sur-Marne spiccava un volo che ebbe la durata di un'ora e ventitrè minuti, battendo tutti i precedenti *records* francesi.

* * *

Abbiamo poco più sopra accennato ai Concorsi di aeroplani e d'altre macchine più pesanti dell'aria, che dovranno svolgersi fra poco. Veramente la stagione sportiva dell'aviazione è già stata iniziata in Francia e gare ebbero luogo a Douai, a Port Aviation, a Juvisy ed a Vichy; ma furono gare di poco valore, sia per l'interesse che potevano suscitare nel pubblico, sia per la relativa esiguità dei premi, sia anche per i mediocri risultati tecnici cui dettero luogo.

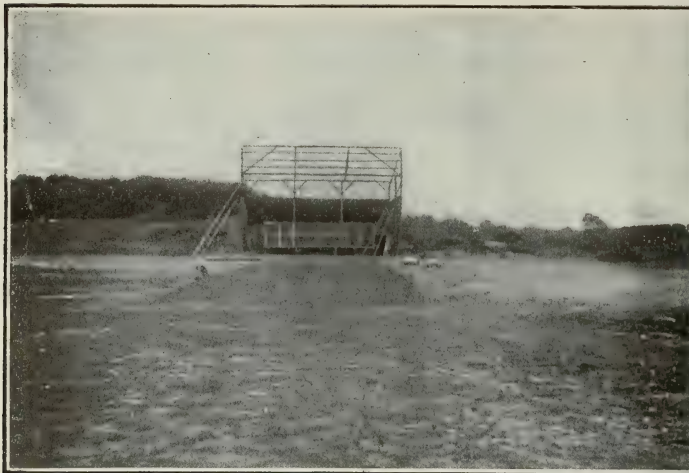
Le riunioni sportive veramente degne di questo nome sono quelle che si terranno nell'ultimo scor

Il cartello réclame del Circuito Aereo di Brescia.

I tentativi di Latham per la traversata della Manic

1. I battelli si staccano dal porto di Dover e corrono al salvataggio (secondo tentativ
2. L'«aeroplano» in mare, visto dalla corazzata «Harpon». — 3 e 4. Il «monoplano» traspo
a terra ed issato sulla nave.

La vittoria di Luigi Bleriot.
Il primo volo da Nazione a Nazione.

1. La partenza dal promontorio di Sangatte. — 2. L'aviatore L. Bleriot. — 3. L'aeroplano si \[a]pprossima alla costa inglese. — 4. Bleriot condotto insieme alla sua signora in automobile a \[L]ondra.

UNA PISTA DI SLANCIO A TOUQUET.

L'AVIATORE LATHAM SCRUTA L'OR ZONTE, IN ATTESA DELL'ORA PROPI PER IL VOLO.

cio dell'agosto a Reims e dal 5 al 20 settembre a Brescia, nella Brughiera di Montichiari.

In altri numeri ebbimo già occasione di parlare di questo importantissimo ed originale Concorso il quale vanta al suo attivo il più meraviglioso campo di gare che sia dato di augurare ai primordi della locomozione aerea.

Oggi constatiamo come la fede degli organizzatori sia stata confortata da iscrizioni tali per numero e per qualità di concorrenti da garantire il successo della grandiosa manifestazione.

Quel che più monta, questo Circuito saggierà per la prima volta gli sforzi e gli studi compiuti dagli italiani nel campo della scienza nuovissima.

Troppo temerario sarebbe preconizzare quale sia per essere l'esito delle gare nelle quali si troveranno a confronto apparecchi stranieri di fama ben definita e mondiale, quali sarebbero i biplani Voisin, Wright, Curtiss, i monoplani Bleriot, Antoinette, Esnault Pelterie — ed apparecchi italiani non ancora ben sperimentati, i triplani Faccioli *Spa*, i biplani e monoplani Miller, i biplani *Fiam*, l'ortoelicottero Fuseri, l'elicoplano Moncher, l'ornitottero Bertelli ed altri.

Avremo una rivelazione nuova, in quest'epoca sbalorditiva nella quale nulla più sembra impossibile?

Ad ogni modo — se ben si guarda ai principî su cui sono basate molte delle macchine volanti presentate da italiani — abbiamo ragione di sperare che, vincitori o vinti, i nostri connazionali recheranno un contributo notevole ai nuovi orientamenti tecnici dell'aviazione.

Nessuno ignora infatti che l'aeroplano — macchina d'equilibrio instabile e di relativa praticità, fondando essa la p pria forza di sostegno nella rapida traslazione — una estrinsecazione meccanica d'indole tutt'affa transitoria.

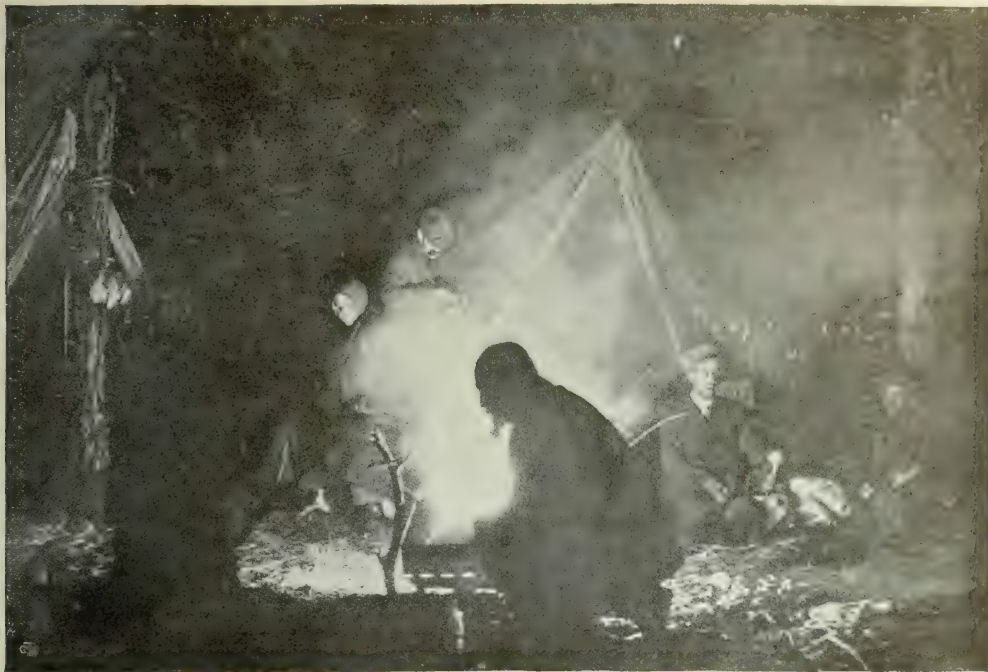
L'AEROPLANO PAULHAN. (Fot. Argus).

S'è avuto l'aeroplano prima di macchine più p fette, più sicure, come si ebbe la motocicletta pri dell'automobile.

L'aeroplano ha avuto il merito insigne di din strare la possibilità del volo con « il più pesante n l'aria » e gli uomini trassero da questa dimostrazio stimolo e conforto a perseverare nei loro stud nelle loro indagini.

Ha ora soddisfatto completamente l'aeroplano missione che ad esso fu affidata?

Non sorgerà una nuova macchina a risolvere deficienze di questa prima invenzione, aprendo c più vasti orizzonti all'avvenire ed alla pratica volo meccanico?

E' quello che i concorrenti italiani al Circuito Brescia (almeno parecchi fra essi) dovranno dire e noi auguriamo per il lustro della nostra Patria quale tanti geni e tanti martiri pur diede in tu le età al sogno del volo umano, e per un più rapi progresso della intera società civile, che essi riesca a comunicare questo Verbo novello.

IN ATTESA DEL PRANZO.

"CAMPING" AUTOMOBILISTICO.

Anche in America, il cui territorio va celebrato per abbondanza e cospicuità di selvaggina, se si vuol fare una buona caccia si deve percorrere dei chilometri: abbandonare cioè le strade consuete e più frequentate, una volta usciti da New York, internarsi nei boschi di Manhattan, oppure arrivare fino alle regioni montuose, o giungere fino al mare. Ivi gli animali che costituiscono la preda ambita degli appassionati cacciatori, sono in tale abbondanza da non richiedere altro disturbo che di sparare per farne un ideale bottino.

Se non che la vita intensa dei commerci e delle industrie cittadine non consente con mezzi normali una assenza bastante a conseguire lo scopo.

Vale perciò la pena di citare la spedizione non comune di sette amici i quali poterono senza pregiudizi dei loro affari realizzare l'aspirazione di una caccia fruttuosa e d'una breve vacanza goduta senza perdita di tempo nella libertà più sconfinata lontano dalla grande metropoli rumorosa.

Era un venerdì e questa brigata di giovani *sportsmen* dallo spirito risoluto e pratico che è caratteristico del popolo americano cenavano assieme quando, in men che non si dica proposero, discussero e concretarono la gita. Detto fatto. In cinque minuti si telefonò al padrone di un'osteria situata nella Contea dei Pini, lontano 150 chilometri, perchè approntasse pel giorno seguente alle ore nove la colazione calda, una guida della località e degli ottimi cani da caccia.

Al mattino alle sei, i cacciatori erano pronti. L'adunata aveva raccolto due automobili ed una vetturetta, sicchè il viaggio non fu lungo. Giunti all'osteria e consumata la colazione, caricarono sulle automobili la guida ed i cani ed in tre minuti s'addentrarono nella folta foresta di pini, l'*eden* dei cacciatori, quella che fino allora era stata una bandita riserbata a pochi *blasés* newyorkesi.

Di lì a poco qualche cosa si vedevano sbucare dai cespugli, conigli, lepri, quaglie, fagiani e pernici, tutti insomma i rappresentanti più reputati dell'allettante fauna silvestre.

Un quarto d'ora dopo le vetture venivano scaricate in un verde spiazzo e si procedeva all'impianto dell'accampamento. Le tende furono innalzate in un batter d'occhio. Si diede mano ai fucili ed alle munizioni mentre i cani nell'attesa saltavano freneticamente e la carneficina delle bestie quadrupedi e pennute incominciò. Il risultato portentoso di questa caccia a cui concorse il valido ausilio dell'automobile, fu tanto che avrebbe ingelosito Nembrod medesimo.

Così il moto e l'ebbrezza del successo avevano aguzzato nei gitanti uno dei più formidabili appetiti, a soddisfare il quale provvide subito la cucina portatile che fu tratta dalle automobili insieme ad una batteria completa di padelle, tegami, pentole, graticole, cucchiai, forchette, coltelli e tersi bicchieri. Da un altro pacco uscirono le scatole di salse in conserva, tavole e sedie smontabili ed una serie numerosa e varia di generi alimentari, la cui dispensa pesava pochissimo ed occupava uno spazio trascurabile pur contenendo i viveri sufficienti ad undici persone per la durata di tre giorni.

Intanto fiammeggiava un allegro fuoco di legna secca ed i cacciatori — uno dei quali attendeva alla funzione di cuoco estemporaneo — in attesa del pranzo facevano una buona pipata.

Terminata la quale non occorsero inviti cerimoniosi per chiamare la comitiva a mensa. La minestra, la carne in bistecche, le quaglie arrostite, il caffè e latte fatto con un prodotto condensato in scatole, spandevano intorno un profumo da far risuscitare i morti.

Alcuni chiederanno come si era potuto trovar posto per tanta roba in tre automobili già cariche di persone. Semplicissimo.

In una sola delle vetture erano stati caricati dei sacchi di tela impermeabile di 20 centimetri ciascuno di diametro e di 50 centimetri di lunghezza.

Colla rapidità con cui si è stabilito il campo, si levano le tende, si rifanno i pacchi, si imballano sul veicolo ad essi destinato e via, in cerca d'un altro luogo per cambiare genere di caccia: dalla selvaggina di montagna si va in cerca di quella acquatica ed

i nostri turisti ci riescono poichè il problema della rapida mobilitazione non presenta per essi alcuna difficoltà.

Se si fosse trattato di recarsi a piedi alla Baia di Barnegat — luogo scelto per la seconda cacciagione — la comitiva non sarebbe arrivata prima di sera, invece in meno di un'ora, sollecitando l'andatura delle automobili, pervennero al mare.

Rifatto il campo i sette fedeli di S. Uberto, si spargono sul margine dell'acqua; rintronano subito le fucilate e le anatre, sacrificate nella feroce carneficina, vanno a finire sugli spiedi e sulle graticole che son poste al fuoco.

Così la giornata feconda ed operosa finì e venne l'ora di ... andare a letto.

La stanchezza dopo tante imprese doveva certamente conciliare sotto le tende un sonno saporitissimo; ma se questa non fosse bastata i morbidi materassi pneumatici di caucciù avrebbero procurato di per sè stessi il riposo. Questi materassi costituiscono il giaciglio ideale dell'automobilista, poichè bastano pochi colpi d pompa a dar loro spessore ed elasticità, mentre, una volta sgonfiati, non presentano nulla d'ingombrante e quasi quasi potrebbero essere contenuti in una tasca.

Il mattino non avrebbe colla luce dell'aurora nè coi rumori della vita rinata, rotto l'alto sonno nella testa ai dormienti se l'aroma stuzzicante del caffè che gorgogliava sopra il fornello portatile non avesse servito di diana.

Ma ormai le ore concesse allo svago erano sfumate. Non rimaneva che far ritorno a New York, ove loro premeva di passare ancor la serata domenicale, prima di apprestarsi al lavoro d'ogni settimana.

Le tende furono disfatte, caricate nuovamente sulle vetture e queste, ordinatesi in fila indiana, abbandonarono strombettando quei luoghi che avevano offerto tanto fascino di vita libera ed igienica e tante grate emozioni venatorie.

L'esempio di questi sette giovani dovrebbe presto entrare nelle abitudini degli automobilisti. La macchina rapida ed autonoma è il solo veicolo che possa servire efficacemente alla brama acuta ed al bisogno fisico di aprire una gioconda parentesi nella nostra esistenza austera e faticosa, permettendoci di allontanarci dalle grandi città, senza tuttavia trascurare i nostri affari.

Non a tutti, le occupazioni permettono di godere le intime gioie del *camping* che ritemprano la mente ed il corpo e che fanno amare la vita. L'automobile, riducendo gli ostacoli del tempo e dello spazio, risolve trionfalmente il quesito.

(*Motor*).

Il Tamigi fotografato in piena notte.

LA FOTOGRAFIA DI NOTTE

La fotografia — lo dice la stessa etimologia del nome — dovrebbe essere figlia della luce. E tale è infatti poichè nelle tenebre dove l'occhio umano non distingue, a maggior ragione nulla può scorgere l'obbiettivo d'una macchina fotografica.

Ora siccome per regola la notte porta l'oscurità, bisognerebbe per ottenere delle fotografie notturne o andare nei paesi che vedono il sole a mezzanotte oppure trovare il modo di illuminare potentemente la notte.

Nonostante ciò, nei paesi tropicali o nelle regioni di grandi nevi si è riusciti ad ottenere qualche buona fotografia alla luce della luna a patto però d'impiegare una posa lunghissima. I risultati sono di solito quelli che s'otterrebbero con una di quelle luci diurne false e scialbe che si hanno in talune ore di maltempo. Anzi, per lo più quelle fotografie che vengono gabellate come riproducenti effetti lunari, son state eseguite per lo più di giorno in quelle condizioni di mezza luce.

Le difficoltà tecniche della fotografia notturna hanno interessato parecchi dilettanti che si son costituiti in Società con lo scopo di studiare e di applicarsi unicamente a questo ramo così trascurato e pur di tante risorse estetiche.

Le fotografie qui riprodotte provano la possibilità di ottenere dei magnifici effetti prendendo vedute di strade illuminate da lampade elettriche ad arco od a fiamme di gaz ad incandescenza.

Del resto la fotografia notturna non è un'arte di quelle che si possano studiare ed apprendere in laboratorio uniformandosi a norme teoriche; ma che si studia ed apprenda esclusivamente con la pratica. A prova di ciò diremo che — almeno a quanto ci risulta — esiste un solo trattato sull'argomento, pubblicato dal signor Robert Dykes.

Ed anche le macchine poche sono quelle che vi si adattano.

Solo ora si comincia a costruirne con speciali criteri qualche notevole tipo in Germania.

E' da notarsi che al contrario delle fotografie ordinarie, quelle notturne riescono bene nelle notti di pioggia o di neve pei singolari contrasti di luce che ne derivano. Si ottengono ad esempio dei sorprendenti riflessi che dai fanali si prolungano sui lastricati bagnati. In ogni caso il fotografo deve dar prova di una costanza spartana e deve curare di tener coperta la macchina.

L'apparecchio ordinariamente usato per questa bisogna è una camera con obbiettivo montata su di un treppiede e provvista contro le offese del tempo di un ampio *waterproof*.

Le lenti saranno di grande diametro e protette da un lungo tubo perchè le rifrazioni non abbiano a guastare la visione netta del quadro. Noi stessi se dobbiamo guardare delle luci sentiamo il bisogno di farci schermo con la mano agli occhi per vedere meglio.

L'esito d'una fotografia notturna dipende quasi interamente dalla durata della posa.

Bisogna che i profili delle cose emergenti da una luce tanto meno vivida di quella del sole abbiano il tempo di fissarsi sulla negativa. Per alcune delle fotografie meglio riuscite si impiegarono dai dieci ai venti minuti di posa.

Questo particolare porta naturalmente i suoi inconvenienti. Occorre innanzi tutto tenere perfettamente fissa ed immobile la macchina, la qual cosa non è tanto facile ad ottenersi sopratutto nei quartieri popolosi, ove la novità del fatto non può fare a meno di attirare innanzi all'obbiettivo un certo numero di curiosi, ed anche perchè la lunghezza della

seduta è in ragione inversa con la necessaria immobilità, bastando talvolta il passaggio d'un pesante carro o di un tram a produrre delle dannose vibrazioni.

Inoltre gli oggetti che si muovono nella semioscurità o nella mezza luce non possono impressionare in alcun modo la lastra. Ciò è bene da un lato, giacchè in caso contrario la veduta riuscirebbe un *caos* di forme indecise, ma è male dall'altro per il fatto che le fotografie prese di notte appaiono affatto deserte di uomini e di cose viventi, il che oltre a togliere animazione al quadro, contraddice la più consueta realtà.

Gli oggetti mobili che invece hanno un'azione sulla macchina sono quelli dotati di proprietà luminose.

Un tram, una carrozza, un'automobile che passa coi raggi vivi dei loro fanali traccierebbero delle striscie chiare nella negativa. Conviene quindi che l'operatore sia vigile ed attento e si tenga pronto ogni qual volta si verifichi uno di questi casi a chiudere l'obbiettivo, avendo però l'avvertenza di non spostare d'un millimetro la posizione dell'apparecchio.

Lo sviluppo delle lastre così ottenute richiede una grandissima diligenza essendo operazione assai delicata. Il principiante farà in modo che lo sviluppo sia il più tenue che sarà possibile per evitare l'inconveniente che le fotografie non si presentino che come una confusa macchia nerissima: il bagno verrà quindi diluito con una soluzione di glicerina. Il processo di sviluppo deve prolungarsi più di mezz'ora, cambiando ogni cinque minuti la soluzione.

I DOKS DI LONDRA.

Un'altra qualità deve possedere un buon fotografo notturno: quella d'una pazienza da certosino. Tanto nella posa che nello sviluppo bisogna ch'egli abbia la virtù d'aspettare, senza mai perdere la calma, affinchè ogni minimo particolare sia veduto e raccolto dall'obbiettivo e messo in rilievo sulla lastra.

La negativa — una volta estratta dal bagno — si metterà ad asciugare in un ambiente senza polvere, e quando si avvertisse sopra di essa il minimo velo di pulviscolo si pulirà con molta precauzione con un pezzo di tela o di lana morbida.

Per la stampa fotografica è data preferenza a quella al platino a tinte delicate.

Il progresso delle varie scienze ha reso possibile anche ciò che un tempo pareva fuori delle facoltà naturali.

Ormai si può dire che la fotografia sia diventata degna rivale della pittura. Oltre ad essere una scienza essa è un'arte e delle più squisite. E' in una veduta che il fotografo può dare una misura esatta del proprio buon gusto e senso artistico.

Naturalmente le fotografie prese di notte, come quelle che sono le più suggestive e le più delicate, assurgono sovente — se ben riuscite e ben scelte — alla dignità di opere artistiche.

(*Country Lyfe*).

EDIMBURGO. — FOTOGRAFIA PRESA ALLE 10 DI SERA, DEL MESE DI NOVEMBRE

Il turismo nella legislazione e nella statistica.

Una nuova legge circa i servizi automobilistici e le penalità degli automobilisti.

Il nostro Parlamento nelle ultime sedute ha votato senza discussione una legge che, sotto il giusto pretesto di raccogliere le norme vigenti sulle concessioni dei servizi pubblici di trasporto a trazione meccanica, introduceva invece in materia automobilistica due importanti modificazioni alla legge prima in vigore. Con una si è reso più equo, a favore degli assuntori dei servizi pubblici con automobili, il compenso per la manutenzione delle strade ordinarie da percorrere; l'altra è ispirata secondo il relatore parlamentare al principio che si può forse ammettere il libero suicidio, ma non il libero omicidio!

Ed ecco la ragione di queste nuove disposizioni. E' noto che la legge a favore delle provincie meridionali è rimasta senza applicazione nella parte che riguarda l'impianto di tramvie e di servizi automobilistici, perchè la disposizione che dava agli Enti pubblici la facoltà di affidare la manutenzione delle strade ordinarie agli assuntori dei servizi pubblici con automobili non ebbe alcuna applicazione, riuscendo troppo onerosa la condizione imposta di non poter superare nel corrispettivo, la media delle spese di manutenzione incontrate nel triennio precedente. Con la nuova legge tale condizione è stata soppressa *estendendo a tutti i casi la garanzia dell'intervento del Ministro dei Lavori Pubblici che dalla legge precedente era stata riservata ai soli casi di proroga o di rinnovazione di concessioni.*

E' da sperare che le linee automobilistiche approfittino di questa vantaggiosa disposizione di cui va data lode al Ministro dei Lavori Pubblici.

In questa materia, non va dimenticato l'importante ordine del giorno del deputato Tomaso Mosca, col quale raccomandava al Governo di proporre sollecitamente l'istituzione di grandi servizi automobilistici regionali tra le stazioni ferroviarie e i comuni vicini (sul genere di quello recentemente inaugurato in Valle Camonica, tra Edolo e Ponte di Legno) e fra i varî comuni non collegati da ferrovie o da tramvie. Al dannoso sistema delle piccole concessioni parziali si dovrebbe sostituire l'organizzazione armonica di grandi servizi regionali, specie nel Mezzogiorno. All'onorevole Mosca il Ministro rispondeva esser preferibile che provveda l'iniziativa locale o privata, sia pure con un largo concorso dello Stato conoscendo essa meglio i bisogni delle rispettive plaghe.

L'altra innovazione della nuova legge mira ad impedire il frequente ripetersi di accidenti automobilistici mediante congrue pene, lasciando al regolamento, sul quale si è sentito anche il parere della nostra Associazione, le disposizioni tecniche. Questa levata di scudi contro gli automobilisti è dovuta a due gravi disgrazie avvenute a Roma nel giugno scorso, dove due bambini trovarono la morte senza che l'automobilista si fermasse nemmeno a dare soccorso e conforto. I gravi fatti, uniti ad altri avvenuti in Italia in questi giorni provocarono una importante interpellanza del deputato Eugenio Valli « intorno alla necessità di porre un freno ai conduttori proprietari di automobili terribilmente incorreggibili di fronte a continue sciaguratissime vittime umane ». Il Valli disse in Parlamento ch'egli non era mosso da spirito misoneistico e che ammirava l'automobilismo savio e moderato, ma non gli automobilastri e che combatteva non l'uso, ma l'abuso.

Non è il caso di enumerare i provvedimenti che propose il Valli, un vero codice contro l'automobilista con responsabilità penali e civili, confisca di macchina, interdizione temporanea, ritiro di patente. Fortunatamente il Ministro dei Lavori Pubblici si limitò a consacrare nella legge solo alcune di queste disposizioni, poichè anche in ciò non bisogna esagerare.

Il momento era poco propizio all'automobilismo e il Ministro dei Lavori Pubblici presentò quella legge aggiungendovi un articolo col quale vengono aggravate le pene sinora esistenti, sembrando troppo lievi le ammende limitate a L. 300 e senza minimo. *La nuova legge dunque pur mantenendo le L. 300 come normale, ma con un minimo di L. 50, inasprisce l'ammenda stessa portandola ai limiti di L. 100 e di L. 500 — pagabili in solido dal guidatore e dal proprietario nei casi di eccesso di velocità, e da L. 1000 a L. 2000 nei casi di rilascio abusivo od irregolare del certificato di conformità al tipo approvato da parte dei fabbricanti di automobili* perchè la fiducia che in loro si ripone aumenta la responsabilità loro.

La disposizione legislativa parla di un «certificato conforme al tipo approvato» perchè col nuovo regolamento già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e di cui daremo notizia quando verrà in esecuzione, si sostituisce alla visita individuale della macchina, la prova del tipo secondo il quale viene costruita ciascuna serie di automobili, come avviene in Francia, in Germania e in Austria. Oltre questa, altre disposizioni contiene il nuovo regolamento, obbligando lo *chauffeur* a frequentare una Scuola professionale per ottenere la patente, disciplinando il servizio delle automobili in prova stabilendo una targa speciale per le vetture che entrano in Italia; ma di questo regolamento parleremo separatamente poichè l'argomento è troppo importante.

Prima di finire ricorderemo che il Sotto-segretario di Stato per la Grazia e Giustizia rispondeva al deputato Valli che presso il suo Ministero erano in corso gli studi di *un disegno di legge che mira a colpire quello speciale delitto di fuga di cui si rendono responsabili i conduttori di automobili,* i quali dopo aver provocato il sinistro scompaiono per impedire l'accertamento della persona e la responsabilità.

L'Apertura domenicale dei laboratori di biciclette.

L'Ispettore del lavoro del Circolo di Milano ha posto al Ministero di Agricoltura e Commercio il quesito se i negozi per noleggio e riparazioni di biciclette possono rimanere aperti in giorno di domenica. Per il noleggio non vi ha dubbio, poichè l'articolo 4 della legge sul riposo settimanale stabilisce che per le imprese di noleggio di veicoli il riposo potrà farsi in giorno diverso della domenica e mediante turno.

Per ciò che riguarda le riparazioni, l'Ispettorato del lavoro osservava che come fu consentita la vendita di benzina ai droghieri anche di domenica, e l'apertura di garages, dove oltre la custodia e pulitura si eseguiscono riparazioni, così si possa e per giustizia si debba consentire anche l'apertura domenicale dei negozi e laboratori dove si eseguiscono riparazioni di biciclette.

Pare che il Pretore di Milano fosse di contrario avviso, affermando che la sostituzione di pezzi di ricambio si deve considerare come una vendita che la legge vieta; da ciò la necessità di sentire il parere del Ministero di Agricoltura e Commercio, il quale emanò questa importante massima:

« Questo Ministero ritiene che i laboratori per riparazioni alle biciclette possono rimanere aperti in domenica per il rapporto di strumentalità che esiste fra l'adempimento di tali operazioni ed il raggiungimento dello scopo per il quale il legislatore ha concesso il riposo settimanale al noleggio delle biciclette, ed all'esercizio in genere dei mezzi di trasporto.

« Che contemporaneamente si compia una vendita di pezzi di macchine non ha alcun valore in contrario, poichè tale vendita non è fine a se stessa, ma si presenta come condizione essenziale per l'esercizio dell'attività industriale (riparazioni alle biciclette). In questo senso, questo Ministero ebbe già altra volta a pronunciarsi, rispondendo ad analogo quesito proposto dalla Prefettura di Modena ».

I. B.

Una strada perchè possa convenientemente resistere ad un carreggio anche poco intenso dovrà avere una massicciata di un certo spessore, nella quale gli strati inferiori (fondazioni) saranno costituiti di materiali più o meno grossi a seconda della natura del suolo. Vediamo tuttavia che le sezioni stradali son venute mutando col variare dei criteri seguiti dai costruttori dei varî tempi.

I romani che han tracciate grandi e belle strade, si sono preoccupati, in modo un poco forse esagerato, delle fondazioni, ch'essi formavano con grosse pietre, poste a mano in due strati, le quali servivano anche pel drenaggio della massicciata soprastante. La pavimentazione in blocchetti di pietra assomigliava assai alla moderna *petites pavés*.

Dopo i romani per molti secoli le strade vennero lasciate in completo abbandono, o tanto meno ne vennero costruite di nuove. Servivano da vie di comunicazione strisce di terreno, che i viaggiatori percorrevano di preferenza nella buona stagione, perchè nella cattiva dovevano cercarsi un passaggio qua e là pei campi ove l'acqua ed il fango erano meno copiosi.

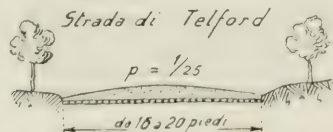
Nei primi anni del 700 i governanti cominciarono a preoccuparsi dello stato della viabilità ed emanarono editti che ebbero il merito di migliorare per poco il tracciato e le condizioni delle strade. E ancora nel 1797 in Francia, sulla strada di Fiandra, vi era un tronco di 600 metri di lunghezza, che veniva abbandonato dalle vetture per passare attraverso i campi; una vettura che aveva voluto seguire la strada impiegò dodici ore a percorrere quei 600 metri!

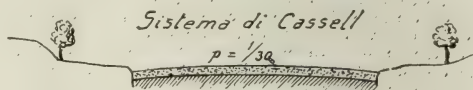
Nella figura 1 diamo il profilo di una vecchia

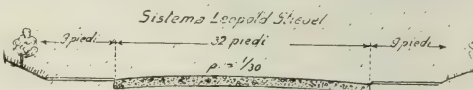
strada inglese, in cui due trincee parallele all'asse della stessa, dovevano servire al drenaggio della medesima, ed una colmatura assai pronunciata facilitava lo scolo delle acque ed il ribaltarsi delle vetture. La manutenzione si riduceva a riempire i solchi con pietruzze e fango, raccolti qua e là nella strada.

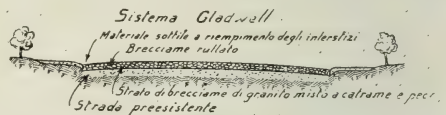
Finalmente verso la metà del XVIII secolo Trésaguet pel primo studiò e seguì norme pratiche per la costruzione delle massicciate stradali, risparmiando in materiale di fondazione e di soprastruttura.

Nel primo quarto del secolo scorso Mac-Adam dimostrò inutile una fondazione, quando per la massicciata venga impiegato materiale di natura scelta e di dimensioni convenienti, in modo da formare con essi una crosta superficiale resistente, la quale non si fenda nè si sconnetta sotto l'azione del carreggio (fig. 2).

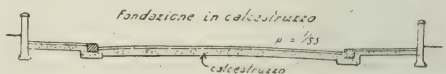
A questo proposito è bene ricordare che in Italia si raccoglievano già buoni risultati dall'applicazione del principio che *la solidità d'una massicciata è affatto indipendente dai grossi spessori e dalle grosse pietre*, quando ancora fervevano più vive le polemiche fra i tecnici inglesi Télford e Mac-Adam.

Telford costruiva le sue strade (fig. 3), con una fondazione in grosse pietre le une serrate contro le altre, sovrapponendovi uno strato di brecciame dello spessore di 20 a 25 centimetri sull'asse, riducentesi ad 8-10 centimetri ai bordi. La colmatura era per solito di 1/60 della larghezza.

Nel 1834 Cassell usò, nella costruzione di una strada di cui si conservano tuttavia le traccie, materiali e metodi che ora vengono ritenuti i soli atti a resistere ad un carreggio molto intenso (fig. 4).

Il terreno destinato a ricevere la massicciata, dopo aver ricevuto una conveniente curvatura trasversale, veniva convenientemente consolidato e quindi imbevuto con olii pesanti; il brecciame misto a catrame vi veniva steso e quindi ricoperto con altro catrame e sabbia. Il tutto veniva compresso con rulli tirati da cavalli o da uomini.

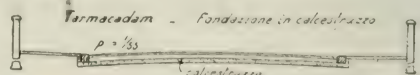
Stiebel nel 1884 su di un letto di asfalto (fig. 5) faceva stendere e rullare uno strato di brecciame di

granito, fra gli interstizi del quale faceva penetrare con scope dell'asfalto.

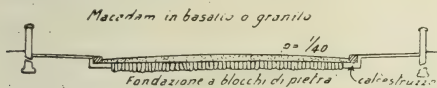
Un sistema (fig. 6) che venne esperimentato dall'ingegnere inglese Gladwel per strade da costruirsi ex novo, o da riparare, o sulle quali dovevansi eseguire i ricarichi generali, è quello di stendere per uno strato di brecciame pulito dalla polvere e dal fango, un materiale cementante composto di detriti di granito, di sienite, di quarzite, di basalto od altro, amalgamato in determinate proporzioni con un mastice bituminoso. Se la strada è da ricaricare se ne pulisce la superficie, stendendovi quindi il pietrisco che viene cilindrato con un rullo leggero

a vapore; vi si spande quindi una quantità appena sufficiente del materiale bituminoso sopra descritto e lo si fa penetrare negli interstizi con scope. In seguito si cilindra di nuovo fino a rendere la massa completamente solida.

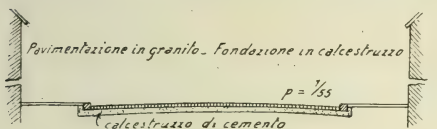
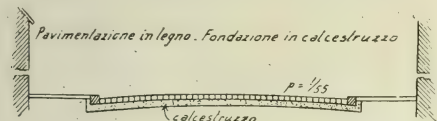
Coll'introdurre nell'interno della massicciata un materiale cementante bituminoso si viene a dare una matrice elastica al pietrisco, ed a impedire l'infiltrarsi dell'acqua sotto la crosta superficiale.

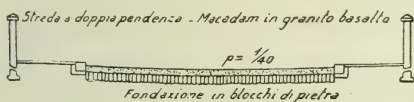
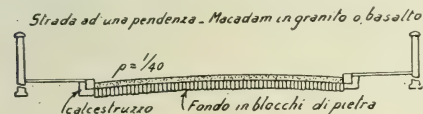
Recentemente Bradshaw usò materiali di granito combinato ad asfalto, il tutto steso su una fondazione rigida in calcestruzzo (fig. 7). Il pietrisco di

granito e l'asfalto vengono posti in grandi caldaie dove vengono amalgamati a caldo, e quindi distesi.

Il traffico anche se ricondotto sulla massicciata appena formata non vi produce danni sensibili.

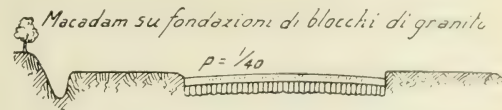
Sistema che sembra ottimo sotto ogni rapporto è il tarmacadam (fig. 8) costruito su una fondazione

di materiali posti a mano, o meglio su una gettata di calcestruzzo, poichè in questo caso molto più facilmente conserva il primitivo profilo trasversale. Il costo di costruzione è abbastanza elevato, ma non sembra tale da non poter essere compensato dal minor costo di manutenzione.

La figura 9 rappresenta la sezione di una strada con superficie di brecciame di basalto o granito e fondazione in materiali posti a mano.

Le strade interne vengono di solito pavimentate in blocchetti di granito o di legno (figure 10 e 11) su fondazioni in calcestruzzo di cemento dello spes-

sore di 15 centimetri. Fra la fondazione ed il pavimento viene interposto uno strato di sabbia di circa 2 centimetri e mezzo di altezza.

Venne pure esperimentata con poco buoni risultati la sezione (fig. 12) a doppia pendenza, con massic-

ciata in macadam di granito o basalto e fondazione in grosse pietre poste a mano.

Nemmeno è consigliabile il profilo (fig. 13) ad una

sola pendenza, essendo inadatto per l'impianto di tramvie e di difficile raccordo negli incroci. E' inoltre pericoloso nelle curve pei veicoli a motore meccanico.

Per alcune strade venne adottata la sezione (figura 14) ideata da Wakelam. La pendenza trasversale varia a seconda del brecciame usato, così pel gra-

nito e pel basalto è sufficiente una pendenza di 1/40, mentre pei materiali meno duri si può giungere ad 1/30. Le fondazioni sono costituite, al solito, da grosse pietre poste preferibilmente a mano su tutta la larghezza.

E' opinione dei costruttori inglesi che per una strada è di primaria importanza l'avere buone fondazioni, e credono principio errato quello di costrurre strade con fondazioni o meno a seconda della natura del sottosuolo, perchè il costo di manutenzione della strada senza fondazioni dicono essere molto maggiore di quelle con fondazioni.

Essi fanno osservare che ove vennero eseguite fondazioni, la massicciata ha resistito alla circolazione meccanica, ed all'aumentato peso dei carri; mentre ove esse mancano, il sottosuolo sotto l'azione di un traffico anche non molto intenso, ha subìto depressioni ed affossamenti che compaiono alla superficie della strada, ove vengono accentuati dai veicoli veloci o pesanti, e da tutti quei coefficienti d'usura a cui sono soggette le strade con fondazioni.

Devesi però ricordare che, ove la massicciata con fondazioni rigide si riduca di spessore oltre un dato limite, il brecciame, sotto l'azione diretta dei carichi, si sminuzza venendosi a trovare come fra l'incudine ed il martello. Tale inconveniente non si ha più ove si adotti una fondazione in materiali piccoli. Sarebbe tuttavia utile conoscere come si comporta una massicciata senza fondazioni rigide, quando il suo spessore si riduca della stessa quantità di quella di cui è necessario si riduca una massicciata con fondazioni in grossi materiali perchè sia soggetta allo sminuzzamento. Cioè, se il brecciame di una massicciata con fondazioni in grosse pietre, giunta per l'usura ad uno spessore x vien triturato dalle ruote dei veicoli, una massicciata senza fondazioni dello stesso spessore x non sarà sfondata dalle ruote degli stessi veicoli, specialmente se l'acqua ne ha rammollita la compattezza?

E l'usura è nei due casi la stessa, o piuttosto è maggiore per le strade con grosse fondazioni, mancando a quest'ultima la reazione elastica del sottosuolo?

g.t.

UN NUOVO PONTE

Il nostro capo-console di Siena, signor Camajori nob. Giuseppe ci scrive dandoci estese notizie circa un nuovo ponte testè costrutto in provincia di Siena sul torrente Taglia, il quale renderà più facili le comunicazioni fra Traversa Cassia-Amelia ed il monte Amiata. Esso è una grandiosa opera d'arte in muratura misurando una lunghezza di m. 169,86 ed una larghezza, all'altezza del piano stradale, fra parapetto e parapetto di m. 6,20. Ha 10 arcate aventi ciascuna una corda di m. 13 ed una monta di m. 2; le spalle sono a torre e la continuità del timpano è rotta da torricelle sulle quali sono stabilite piazzette di rifugio pei pedoni.

CINQUANTADUE PREMI STRAORDINARI
gratis ai Soci Benemeriti del 1909

BICICLETTE — MACCHINE FOTOGRAFICHE
MOBILI — SPILLE — MEDAGLIE — OGGETTI UTILI

I soci che ne procurano dei nuovi oltre essere dichiarati **BENEMERIT** *e ricevere:*

un' artistica medaglia d' argento *per ogni* dieci *nuove adesioni e l'Agenda 1909 per una volta tanto ;*
» » **d'argento grande** *per* cinquanta *nuove adesioni;*
» » **d'oro** *per* cento *nuove adesioni;*

concorrono con un numero per ogni dieci soci presentati dal 1° gennaio al 31 dicembre 1909, all'assegnazione a sorte dei seguenti premi straordinari:

1. **Una Bicicletta di lusso "ATALA,, tipo 15** a un freno sul cerchio anteriore. — **Dono della ditta costruttrice G. Gatti e C. - Milano**, Corso Lodi, 50. Chiedere Catalogo 1909.
2. **Una Bicicletta da viaggio "SENIOR,,** tipo 1909 a due freni e ruota libera, munita di gomme " Polak ,, e completa di accessori. — **Dono della ditta costruttrice Bonzi e Marchi - Milano**, S. Nicolao, 1.
3. **Una Bicicletta FRERA 1909** - tipo grande turismo - mozzo posteriore B. S. A. a 3 velocità, nuovo modello azionabile mediante manovella al manubrio - gomme Excelsior - Freni S. A F. a leve rovesciabili - trasmissione Bowden - completa di accessori. — **Dono della Società Anonima Frera - Milano**, Piazza S. Giovanni in Conca.
4. 5. 6. **Tre paia coperture semelles Pirelli** per bicicletta. — **Dono della ditta costruttrice Pirelli e C. — Milano.**
7. **Una latta da Kg. 20 di Oleoblitz denso** per automobili. — **Dono della ditta fabbricante E. Reinach e C. - Milano**, Via Lario.
8. **Un faro per automobile - N. 46** con riflettore parabolico e sferico. — **Dono della ditta costruttrice Ing. H. Troubetzkoy e C. - Milano.**
9. 10. 11. 12. 13. 14. **Sei fanali "AQUILAS,,** N. 3179 per bicicletta. — **Dono della ditta costruttrice F.lli Santini — Ferrara.**
15. **Un apparecchio "AUTO-ALBA,,** N. 14 per lastre e film-pack $6\frac{1}{2} \times 9$. — **Dono della ditta costruttrice Ganzini Namias di Mario Ganzini - Milano** Via Solferino, 25.
16. 17. **Due exerciseur in molla d'acciaio** specialmente adatti per ginnastica da camera — **Dono della ditta rappresentante Fabbre e Gagliardi — Milano**, Piazza Macello.
18. **Una targa d'argento per automobili. 19. Una spilla d'oro per uomo. 20. Una spilla d'oro per signora. — Dono della ditta S. Johnson - Milano**, Corso Porta Nuova.
21. 22. **Due mobiletti espressamente costruiti per la raccolta della Carta d'Italia del T. C. I. — Dono della ditta fabbricante C. Perlasca - Milano**, Corso Vittoria, 39.
23. **Uno specchio molato per gabinetto - toilette** cm. 65×90 Cornice tinta acero con intagli uso ferro. **Dono della ditta costruttrice E. Corsi - Milano**, Via Broletto.
24. **Un tappeto da camera** cm. 70×150. — **Dono della ditta fabbricante Gorla - Milano,**
25. **Sei flaconi liquore Pepto-Kola Robin. — Dono della ditta fabbricante Maurice Robin**, filiale di **Milano**, Via Monte Napoleone, 16.
26. **Dodici bottiglie Fernet Branca. — Dono della ditta fabbricante F.lli Branca. — Milano.**
27. **Una cassetta 20 bottiglie liquore Strega. — Dono della ditta fabbricante F.lli Alberti - Benevento.**
28. **Una cassetta contenente 2 vasetti miele del Monte Rosa. — Dono del fabbricante Bertoli Giacomo - Varallo Sesia.**
29. **Una cassetta liquori,** 2 bottiglie *Doppio Cedro*, 2 *Cordial Dante*, **dono della Ditta fabbricante A. Vertua - Gargnano sul Garda.**
30. **Spilla Sport** in oro con perla fina orientale. — **Dono del signor V. Miolatti.** — Console del T. C. I. — **Milano.**
31. 32, 33, 34, 35, 36. **Sei rasoi Gillette. — Dono della Ditta Max & C. — Brescia.**
37. 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46. **Dieci Guide della Lombardia e Dieci Gruppi Guidine ferroviarie — Dono del T. C. I. - Milano.**
47, 48, 49. **Un accumulatore per automobile, per motociclo, per illuminazione. — Doni della Ditta fabbricante G. Hensemberger. — Monza.**
50. **Dieci scatole prodotti "Plasmon ,,. — Dono della Ditta fabbricante Società Italo-Svizzera. — Milano.**
51. **Un fanale " Aquilas ,,** per bicicletta — **Dono del sig. Turrini, rag. Gino - Milano,** rinunciato a favore dei Soci Benemeriti 1909.
52. **Un libretto** per 10 quote d'assicurazione alla Cassa Sociale di Pensioni Vitalizie Firenze. — **Dono del sig Troni Umberto**, Console del T. C. I. - **Mantova**, che lo rinunciò a favore dei Soci Benemeriti 1909.

Cronometro T. C. I. GRATIS ai Soci

CHE PRESENTANO TRE NUOVI SOCI CON L'ACQUISTO DEGLI ARRETRATI DELLA CARTA D'ITALIA. IL REGALO È RISERVATO AI PRIMI MILLE.

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE

ESPERIENZA D'ESPLODENTI CON LA CORAZZATA "MOROSINI,,

Lo scoppio del siluro

La nave dopo l'esplosione.
(*Fot. Photopress*).

Bleriot viaggia in aeroplano 40 chm. da Étampe ad Orleans.

Uno splendido volo del dirigibile «Ville de Nancy».
(*Fot. Argus*).

L'automobile messa a profitto dai Pompieri di Milano.

BIBLIOTECA.

G. Breunwald, *Die Haftaflicht für Automobilschaden.* Verrlag der Wagnerschen, Verlagsanstalt, Bern, 1909.

Questo libro che sviscera lo scottante problema della responsabilità civile dell'automobilista riunisce i pregi rari che derivano dalla doppia competenza dell'autore, il quale è nello stesso tempo un profondo giurista ed un fervente automobilista. Il quesito, considerato traverso le norme della legislazione vigente nei varî stati ed arricchito di utili statistiche, merita d'essere letto e meditato anche in Italia.

Dott. prof. A. Rossi, *Annuario* 1909 *della fotografia e sue applicazioni;* pag. 304-LXXXVIII. Milano, per cura della rivista « Il Corriere fotografico », Milano, piazza Magenta, 8.

E' un completo *vade-mecum* del fotografo sia dilettante che professionista.

Dott. Photophilus, *La fotografia in pratica,* manuale per dilettanti. « Corriere fotografico », Milano, piazza Magenta, 8.

Il volume offre preziose nozioni tecniche agli appassionati che si dilettano dell'arte fotografica e soddisfa pienamente la promessa inclusa nel titolo.

Dott. Allegretti, *Chimica fotografica.* Per cura del « Corriere fotografico », Milano, piazza Magenta,8.

La fotografia, assurta per i suoi progressi a dignità di scienza, richiede ormai da' suoi fedeli delle precise conoscenze di chimica. A tale bisogno ha egregiamente provveduto l'autore con una simpatica opera popolare.

Ottica fotografica. Pubblicato per cura del « Corriere fotografico », Milano, piazza Magenta, 8.

Ciò che s'è detto pel sopracitato volume nei riguardi della chimica, può con ragione ripetersi per questo libro circa la fisica.

Prof. A. Michieli, *Un geniale geografo francese e l'opera sua.* Pavia, Tipografia Fusi.

Il terremoto, l'Italia meridionale ed il nostro dovere. A. F. Formiggini, editore, Bologna-Modena.

L'educazione economica del popolo tedesco ed il problema delle nostre scuole. Napoli, Stabilimento Tipografico Francesco Golia, Strada Atri, 37.

Di alcuni sussidi per l'insegnamento della geografia. Firenze, Libreria dell'«Opinione Geografica », via Lamarmora, 12.

Una nuova edizione del *Bel Paese.* Treviso, Stabilimento Tipografico Istituto Turazza.

Un nuovo atlante di geografia commerciale. Roma, presso la Società Geografica Italiana, via del Plebiscito, 102.

La riforma dell'insegnamento geografico, secondo il Congresso di Mons. Roma, via Plebiscito, 102.

La galleria del Sempione ed i nuovi transiti internazionali. Roma, via Plebiscito, 102.

Albert de Lapparent, Pavia, Tipografia Fusi, Largo di via Romana, 7.

I viaggi di Nicolò de' Conti e le grandi scoperte nel secolo XV. Società « La Stampa Commerciale », Milano, via Carmine, 5.

Per il progresso della geografia (Note e voti). Treviso.

Carlo Mario Brunetti, *La filosofia d'un corbetta,* raccolta di aforismi. Tipografia Goeta e Cailani, Genova, via Carlo Alberto, 11-1.

J. Bourdeau, *I maestri del pensiero contemporaneo.* Città di Castello, Casa Tipografico-Editrice Salvatore Lapi.

Andre Maurel, *Un mois a Rome.* Paris, Librairie Hachette et C.ie, 79, Boulevard S. Germain; pag. 338; Fr. 3,50.

Ellick Morn, *Sorgi e cammina,* arte di rinnovare l'anima ed il corpo. Torino, S. Lattes e C., Librai editori, via Garibaldi, 3.

A. Viappiani, *Idraulica fluviale.* Il buon governo dei fiumi e torrenti, con 92 incisioni. Ulrico Hoepli, Milano; pag. 259; L. 3,50.

The act of in corporation, constitution, by-laws and house roule of the Massachusetts Automobile Club. Printed by J. L. Fairbanksand Company II and 15 Franklin Street, Boston.

Domenico Concogni, *Le rovine del Palatino, Guida storico artistica.* Prefazione del prof. Rodolfo Lanciani; 1 pianta; 44 tavole e 5 figure nel testo. Ulrico Hoepli, Editore-libraio, Milano; pag. 178; L. 3,50 .

Giuseppe Vicini, *L'ordinamento degli archivi municipali,* manuale teorico-pratico (3. edizione ri veduta ed ampliata). Como, Tipografia Editrice Ostinelli di Bertolini, Nani e C.

Anneo Seneca, *Fedra.* Società Editrice Sonzogno Milano.

Orrigo Truffi. *Raccolte e preparazioni zoologiche.* Milano, Società Editrice Sonzogno.

Catin et Auriol, *Manuel des cantonniers.* H. Dunod et E. Pinat, editeurs, Paris, Quai des Grands-Augustins, 49; pag. 142 con *agenda*; Fr. 2,50.

I. Casali, *Casette popolari e villini economici.* Ulrico Hoepli, editore, Milano; pag. 414; L. 5,50.

Annuario 1907 *dell'Automobile Club di Milano.* Sede e garage: Piazzale Stazione Nord, Milano.

Premier Congrès international de la route; Compte rendu des travaux du Congrès. Paris, Imprimerie General Lahure, 9 rue de Fleurus.

Alfred Micciollo, *Aéronef dirigeable plus lourd que l'air* (Hélicoptère); Hélice, disque ou hélice à deux formes, description, rendement énorme. Influence du vent sur la marche de l'aéronef; pag. 59; L. 1,50. Librairie des sciences aeronatiques F. Louis Vivien, éditeur, Paris, rue Saulnier, 20.

S. Drzewiecki, *Des helices aeriennes.* Théorie générale des propulseurs hélicodaux et methode de calcul de ces propulseurs pour l'air; pag. 62; L. 2,50. Librairie des sciences aeronautiques F. Louis Vivien, éditeur, Paris, 20, rue Saulnier.

Wilhem Kress, *Comment l'oiseau vole, comment l'homme volera.* Tradotto da R. Chevreau; pagine 92, 38 illustrazioni; L. 3,50. Librairie des sciences aeronautiques F. Louis Vivien, éditeur, rue Saulnier, 20, Paris.

Enrico Penna, *Indicatore generale postale-telegrafico e telefonico del Regno d'Italia,* 1909. Compilazione eseguita su dati ufficiali del Ministero Poste Telegrafi, di Agricoltura, Industria e Commercio. Prezzo: L. 2 franco di porto. Inviare vaglia al compilatore: primo segretario Direzione superiore Poste e Telegrafi, Milano.

G. G. Bassoli, *Elementi di Aerostatica, Aeronautica ed Aviazione;* pag. 184; L. 2. Ulrico Hoepli, editore, Milano.

Dott. prof. F. Testi, *Le grandi epidemie esotiche.* Colera, peste e febbre gialla; pag. 203; L. 2. Ulrico Hoepli, editore, Milano.

Prof. A. Funaro, dott. N. Lo jacono, *Sughero, scorze e loro applicazioni;* pag. 170; L. 2,50. Ulrico Hoepli, editore, Milano.

G. Yseboodt, *L'allumage des moteurs à explosion;* pag. 110 ; L. 3,50. Paris, Dunod et Pinat, 49, Quai des Grands Augustins.

G. E. Lessing, *Le favole in prosa;* con introduzione e note del dott. Ugo Frittelli; pag. 87; L. 1. Città di Castello, Casa Tipografico-Editrice S. Lapi.

Auto-sportkalender 1909-1910. Praktischer Taschenkalender, zum täglichen Gebrauch, für Automobilisten. Mit abbildungen in texte, Karten und tafeln. Berlin, 1909, Richard Carl Schmidt e C., W. Keithstrasse.

Dott. Giorgio Roster, *Climatologia dell'Italia* nelle sue attinenze con l'igiene e con l'agricoltura, preceduta da uno studio sui fattori climatici in genere. Opera illustrata da XIII tavole e 69 figure intercalate nel testo; pag. 1040; L. 22. Unione Tipografico-Editrice-Torinese, Torino, Corso Raffaello, 28.

G. Zaccagnini, *La vita a Costantinopoli;* pag. 416; L. 4. Torino, Fratelli Bocca, editori.

(*Segue "Biblioteca,, a pag. II giallina*).

BIBLIOTECA.

[seguito)

Valentino Soldani, *Pasqua di liberazione.* Raccolta di documenti inediti, rari e... dimenticati; pagine 260; L. 2,50. Firenze, Società Editrice l'Etruria.

P. Lombroso, *Caratteri della femminilità.* Piccola biblioteca di scienze moderne, Fratelli Bocca, Editori, Torino; pag. 198; L. 3.

Umberto Bianchi-Cagliesi, *All'illustre pittore Girolamo Siccolante;* solenni onoranze in Sermoneta, Velletri, Stabilimento Tipografico Pio Stracca.

Sir Hiran, S. Maxim, *Le vol naturel et le vol artificiel,* traduit par G. Espitallier; pag. 238; L. 6. Paris. H. Dunod et E. Pinat, éditeurs, 49, Quai des Grands Augustins.

Carlo Pesce, *Vallo di Diano e la Certosa di Padula-Lagonegro.*

X. De Fouvielle et G. Besancon, *Notre flotte aerienne.* Paris, Gauthier-Villars, Imprimeur-libraire du bureau des longitudes, de l'Ecole polytechnique, Quai des Grands Augustins, 55.

Ing. Ernesto Jovinelli, *Automobili* (Guida teorico-pratica). Torino, G. Lavagnolo, editore.

A. Brache, *Les monoplans Bleriot.* Librairie des sciences aéronautique F. Louis Vivien, 20, rue Saulnier, Paris. Pag. 16; L. 0,75.

S. Drzewiecki, *De la necessité urgente de créer un laboratoire d'essais aerodynamiques,* destiné a fournir aux aviateurs les éléments nécessaires à la construction des aeroplanes. Paris, Librairie des sciences aéronautiques F. Louis Vivien, éditeur, rue Saulnier, 20.

A. Bracke, *Les Helicoptères Paul Cornu.* Librairie des Sciences aéronautiques, F. Louis Vivien éditeur, Paris, rue Saulnier, 20.

L. Orgel, *Aeroplane et propulseur Pompeien.* Vol. des oiseaux et des chauves-souris, Mouvements des ailes, Le planer, Envergure et poids des oiseaux, Propulseur. L. 1,50. Paris, Librairie des sciences aéronautiques F. Louis Vivien, éditeur, 20, rue Saulnier.

Union Velocipedique de France, *Annuaire* 1909 L. 1. Boulevard des Italiens, 6, Paris.

Svenska turist-föreningens arssk rift 1909. Med trehundratrettioen illustrationer och fyra hartskisser. Stockholm Wahlström et Widstraud (I. Kommission) Centraltryckeriet.

Carta d'Italia. La Ditta Artaria di Ferdinando Sacchi e Figli ha pubblicato una Carta d'Italia alla scala di 1: 864 000.

Raffaele Perrone, *Lo sport in Italia;* Ricordi... rimproveri e consigli; pag. 144; L. 2. Torino, S. Lattes e C., Editori.

L'opera, nonostante qualche lieve menda ed errato apprezzamento, è snella, sensata e persuasiva.

Matilde Serao, *Evviva la vita!* Romanzo. Pubblicato a cura della Rivista « Nuova Antologia », Roma, via S. Vitale, 7.

E' uno dei romanzi recentissimi della geniale e feconda scrittrice. Quest'ultimo può dirsi veramente il libro del turismo estivo.

R. Bonatti cap. di Fanteria, *Armi ed Armati;* pagine 252. Fratelli Treves Editori, Milano.

Questo volume, più che un'opera originale, è una ordinata compilazione di un vasto materiale sparso. Merita tuttavia per l'importanza dell'argomento di essere letto.

Joseph Fevre et Henry Hauser, *Region et pays de France.* Ottimo, pratico, istruttivo anche per i turisti italiani che si recano in Francia.

Dott. G. Redaelli, *Guida Milano in Campagna ed in Riviera*. Milano, via Pasquirolo, 3.

Tutti quelli che fuggono la città, hanno bisogno in questi mesi d'un Cicerone. Questa guida è preziosa per la copia dei buoni consigli e delle utili informazioni.

Francesca Grassi Bertazzi, *Per fare gli italiani*. Società Editrice Dante Alighieri di Albrighi, Segati e C., 1909.

E' una narrazione in forma di diario, piena di semplicità, di sincerità e di interesse.

Sante Bargellini, *Etruria Meridionale*. «Italia Artistica», monografie illustrate dirette da Corrado Ricci. L. 4. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Editore.

La nuova pubblicazione aggiunge una gemma non meno degna delle precedenti alla magnifica collezione turistico-artistica.

Edgardo Giaccone, *I dominatori del mondo*. Casa Editrice Nerbini, Firenze.

Ardita e piacevole narrazione d'avventure.

A. De Baroncelli, *Guide routier de la France* a l'usage des cyclistes et de la locomotion automobile. Fr. 5. Librairie de Paris Firmin Didot et C., éditeurs, 56, rue Jacob.

E' un completo ed indispensabile volume il quale servirà di bussola a tutti i viaggiatori che contino d'emanciparsi dagli orari delle ferrovie.

L. Pierre Guédon et Paul Liot, *Le mecanicien Wattman*, guide pratiche concernant le fonctionnement, la conduite et l'entretien des omnibus, camions et voitures automobiles, automotrices, etc. Paris, H. Dunod et Pinat, éditeurs, 49, Quai des Grands Augustins.

Pratica, popolare, esauriente opera di divulgazione meccanica.

Sleeping Car. Guide officiel de la Compagnie internationale des Wagons Lits et des Grands Express Européens. Bruxelles, rue Ducale, 29.

A. O. Giardini, *Acqui e le sue Terme*. Stabilimenti Grafici Maurer, Torta e Pecco, Torino.

Ing. Giovanni Mosconi, *Sull'opportunità di un ponte al Carotta sull'Adige*. Stabilimento Tipografico M. Bettinelli e C., Vicolo Leoncino, 1, Verona.

Carlo Sandoni, *Per i paesaggi ed i monumenti pittoreschi d'Italia*. Bologna, Tipografia Paolo Neri.

Dott. A. Bruno, *Il tiro a segno nazionale*. Ulrico Hoepli, editore-libraio, Milano.

Den norske turistforenings, Aarbok for 1909, Kristiania, Grondahl e Sons boktrykkeri.

Compte rendu du X Congres de la « Ligue internationale des Associations touristes » à Stockholm. Stockholm, Svenska turistforeningen.

Manuale della provincia di Como pel 1909. Anno LXXII. Como, Tipografia Editrice Ostinelli di Bertolini, Nani e C.

Corpo Nazionale V. C. A.

Sotto Comitato Nazionale V. C. A.

Seduta del 25 giugno 1909.

Presenti: Barberis, Bettoni, Cosenzia, Cozzi, Dalai Mercanti, Vigoni, Zaffaroni, Zanetti.

Presiede il senatore Bettoni.

Il presidente, dichiarando aperta la seduta, richiama l'importanza speciale delle facilitazioni recentemente accordate dal Ministro della Guerra all'Istituzione dei V. C. A.: tanto più tale dimostrazione di interessamento da parte del Ministro è significativa, in quanto essa venne annunciata in giorni pieni di ricordi patriottici, per il cinquantesimo anniversario delle Battaglie dell'Indipendenza.

Propone quindi, e il Sottocomitato approva, che a S. E. il Ministro della Guerra sia inviata il seguente telegramma:

« *Sua Eccellenza Ministro Guerra*,

Roma.

« Sottocomitato riunendosi oggi apprende con viva soddisfazione che V. E. fece inscrivere bilancio guerra 150 mila per organizzazione Volontari Ciclisti. Tale provvedimento che avviene in giorni solenni per sacre memorie patriottiche, ci dà nuova lena dedicarci con tutta l'anima a questa Istituzione che s'inspira al desiderio della grandezza d'Italia.

« *Presidente*

« Senatore BETTONI ».

Si apre quindi la discussione sulle facilitazioni recentemente accordate dal Ministero della Guerra al Corpo dei V. C. A. — facilitazioni che già vennero riportate sulla *Rivista* di giugno del T. C. I. Si prende atto delle pratiche tuttora esperite tra il Comitato centrale ed il Ministero della Guerra per l'estensione anche alle biciclette delle riduzioni ferroviarie in occasione delle manovre dei reparti. Si esprime inoltre il voto che i volontari possano usufruire, per i viaggi, in occasione di manovre, dei treni diretti — grave essendo la perdita di tempo alla quale sono esposti i volontari per l'obbligo di valersi solamente dei treni omnibus.

Si approva d'inviare a tutti i Comitati provinciali una circolare con preghiera di astensione dalle manifestazioni aventi puramente carattere sportivo — come Convegni od altro — alle quali i reparti V. C. A. sono frequentemente invitati.

RICONOSCIMENTO DEI NUOVI COMITATI.

Si passa all'esame delle proposte di riconoscimento dei Comitati provinciali di: Mantova, Padova, Torino, Udine, e dei Comitati locali di Castelnuovo Veronese, Morbegno, Tortona, Villafranca Veronese.

Constatato che la loro composizione risulta conforme alle prescrizioni di statuto e di regolamento, se ne approva il riconoscimento, disponendo perchè di ciò venga data comunicazione alle presidenze interessate.

Si approva di ripetere pratiche per le località nelle quali non esistono ancora i Comitati provinciali e locali, perchè venga provveduto alla loro costituzione.

Le grandi Manovre nel prossimo agosto e l' intervento del Corpo Nazionale V. C. A.

Le grandi manovre dell'esercito, che come è noto si svolgeranno nel Veneto alla fine del prossimo agosto, daranno occasione al Corpo Nazionale V. C. A. di effettuare la propria manifestazione annuale, coll'intervento di tutti i reparti sino ad ora istituiti.

All'uopo la presidenza del Sottocomitato di Milano ha rivolto d'urgenza un invito a tutti i Comitati dipendenti con preghiera di sollecita comunicazione

di dati anche approssimativi sull'intervento dei rispettivi reparti alle Grandi Manovre. Sono già arrivate le prime importanti adesioni. E' fatta una preghiera ai Comitati che ancora non hanno risposto, di provvedere immediatamente a comunicare le notizie richieste, dovendo la Direzione delle Manovre conoscere in precedenza il numero dei volontari che interverranno per predisporre i necessari servizi.

Giova che tutti Comitati abbiano ben presente questi concetti: che la prossima manifestazione dei V. C. A. rappresenterà l'indice più evidente e più attendibile dello stato di organizzazione dei vari reparti. E' indispensabile quindi che ogni reparto organizzi seriamente il suo intervento addestrandosi con frequenti esercitazioni nel periodo di tempo che ancora ne separa dalle Grandi Manovre e provvedendo sin dove è possibile al suo equipaggiamento. Il Sottocomitato non dubita che l'intervento dei Reparti da esso dipendenti, alle Grandi Manovre — sarà degno delle tradizioni del Corpo V. C. A. e rispondente agli sforzi ed ai sacrifici compiuti in questi ultimi tempi.

Non è da nascondere che la riuscita della manifestazione costituirà il maggior titolo sul quale gli organi direttivi potranno fondare richieste di nuove e più importanti facilitazioni.

Il Sottocomitato si tiene a piena disposizione dei Comitati dipendenti per informazioni e istruzioni. I Comitati che non avessero ancora provveduto alla definitiva loro sistemazione, sono pregati di accordarsi al più presto colla presidenza del Sottocomitato, allo scopo di esaurire nel minor tempo possibile anche le ultime pratiche.

Trattandosi di manifestazione alla quale i reparti sono invitati per disposizione dell'autorità militare — saranno applicate ai volontari le speciali facilitazioni di cui alla *Rivista* di giugno — al riguardo delle manifestazioni di V. C. M. eseguite col concorso della truppa.

I Volontari Motociclisti alle Grandi Manovre.

Uno speciale invito, pure in occasione delle Grandi Manovre, la Direzione dei servizi automobilistici dell'Esercito rivolge ai volontari possessori di motociclette.

In conformità a quanto venne già disposto lo scorso anno (si ricorderà che l'intervento dei Volontari motociclisti alle ultime grandi manovre ottenne un risultato degnissimo di encomio) i volontari che sono possessori di motociclette sono invitati ad iscriversi per l'intervento alle Grandi Manovre, rivolgendosi al Sottocomitato Nazionale presso il quale si trovano a disposizione gli appositi moduli.

Le condizioni d'iscrizione alle Grandi Manovre sono pure visibili presso i Sottocomitati. Ricordiamo solo che l'Amministrazione militare si obbliga:

a) a corrispondere durante il servizio la benzina ed i lubrificanti;

b) a corrispondere al motociclista la somma di L. 7 al giorno, per i giorni nei quali la macchina si mantiene atta al funzionamento, sia essa impiegata o no;

c) a corrispondere al motociclista per ogni chilometro di percorso L. 0,10.

Per il trasporto dal luogo di ordinaria residenza al luogo della manovra e viceversa, l'Amministrazione militare si riserva la facoltà di scegliere tra i seguenti modi:

a) trasporto per ferrovia; in questo caso la macchina sarà spedita per cura del motociclista, al quale

sarà rimborsata la spesa di trasporto. Al motociclista verrà inoltre pagato il biglietto in seconda classe, e l'indennità di cui alla lettera *b*) precedente;

b) per via ordinaria; in questo caso si corrisponderanno le stesse indennità di cui ai comma *b*) e *c*) secondo il numero delle giornate di marcia, contando queste in relazione alla distanza da percorrere sulle indicazioni delle guide del Touring Club Italiano, e in base a chm. 150 al giorno. In questo caso, inoltre, si corrisponderà al motociclista, quale compenso per i consumi varî, la somma fissa di L. 5 al giorno.

Sono ammessi ad iscriversi anche i possessori di motociclette — non volontari — sempre però compatibilmente col numero limitato di iscrizioni che l'autorità militare crederà di determinare.

Sottocomitato Nazionale Automobilistico.

L'APERTURA DEGLI ARRUOLAMENTI.

E' noto che per lo Statuto del Corpo Nazionale V. C. A. l'organizzazione delle forze automobilistiche volontarie è demandata al Sottocomitato Automobilistico, avente sede a Torino presso l'Automobile Club d'Italia, con competenza territoriale nazionale.

Il Sottocomitato Automobilistico ha ora provveduto alla sua definitiva organizzazione ed ha cominciato a funzionare aprendo gli arruolamenti.

L'aspirante all'ammissione nella Sezione automobilistica dei V. C. A. deve soddisfare alle seguenti condizioni: *a*) Cittadinanza italiana; *b*) Età non inferiore ai 21 anni; *c*) Attitudine fisica; *d*) Possesso di una automobile; *e*) Buona condotta morale debitamente accertata; *f*) Firma dell'atto di assenso volontario; *g*) Certificato d'idoneità a condurre automobili (art. 75 del Regolamento).

Vi sono due categorie di volontari: 1. Per coloro che si obbligano a partecipare sia in pace che in guerra alle chiamate alle armi; 2. Quelli che si obbligano a rispondere alla chiamata solo in caso di mobilitazione (art. 79).

Il volontario si vincola per due anni e si obbliga di prestare servizio colla sua macchina per 20 giorni al massimo per biennio per servizi militari, oltre il caso di mobilitazione (art. 90).

Il proprietario potrà presentarsi col suo meccanico, il quale può, se richiamato in servizio militare, adempiere il suo obbligo in questa guisa (art. 101). Se egli non ha meccanico può ottenere per la pulizia della vettura un soldato, il quale in nessun caso potrà condurre la vettura (art. 102). In tempo di pace queste vetture vengono adibite al trasporto di persone: in caso di guerra a qualunque servizio (art. 105).

I volontari che hanno vetture di prima classe sono considerati come aventi rango di ufficiali; quelli che hanno vetture di seconda e terza classe come aventi rango di sott'ufficiali (art. 96).

Quelli aventi grado militare di ufficiale in congedo conservano tutte le prerogative ed i distintivi del proprio grado, qualunque sia la classe della loro macchina (art. 97); essi devono indossare la propria uniforme col bracciale per il riconoscimento (art. 117).

In servizio il volontario ed il suo meccanico sono obbligati a portare il fregio metallico sul berretto ed il bracciale tricolore (art. 114); è concesso di portare uno speciale distintivo per la macchina (art. 115) de una speciale divisa (art. 116).

Le macchine sono divise in tre classi:

Prima classe: Vetture da turismo con forza non inferiore a 14 HP destinate al trasporto di persone, con carrozzeria a *tonneau*, o *phaeton*, o *landaulet* leggero, con almeno 4 posti (art. 83).

Seconda classe: Macchine di potenza inferiore ai 14 HP o con un numero di posti inferiore a quattro (art. 83).

Terza classe: Veicoli automobili specialmente atti al trasporto di molte persone e di materiali, ossia omnibus e carri automobili (art. 83).

Per ora sono escluse le vetture elettriche (art. 84).

I volontari godranno dei seguenti vantaggi (tit. IV):

1. Titolo di preferenza per l'ammissione ai corsi allievi sergenti;
2. Vettovagliamento ed alloggio gratuito durante le esercitazioni con la R. Truppa;
3. Ricovero gratuito negli Stabilimenti militari di cura durante le manovre;
4. Uso dei campi di tiro per i V. C. A.;
5. Alloggiamento nei limiti del possibile per i reparti che eseguiscono esercitazioni per propria istruzione;
6. Indennità giornaliera per il volontario o per lo *chauffeur;*
7. Indennità chilometrica per il consumo delle gomme;
8. Benzina e lubrificanti a carico dell'Autorità militare.

Le iscrizioni si ricevono presso il Sotto comitato Nazionale Automobilistico (via Bogino, 13, Torino), presso i Comitati Provinciali V. C. A., presso gli Automobili Clubs regionali, e presso gli agenti locali e di propaganda.

La Direzione del Touring, in sue recenti sedute ha preso tra l'altro le seguenti deliberazioni:

CONVEGNO A VERONA PER LA DIFESA DELL'ITALIANITA' DEL LAGO DI GARDA. — Si delega all'avv. Belotti di rappresentare il Touring alla Riunione di Verona, indetta dalla Sezione del Garda della Associazione Nazionale per il Movimento dei Forestieri, per la difesa dell'italianità del Lago di Garda.

PARTECIPAZIONE DEL TOURING ALLE ESPOSIZIONI DI BUENOS AYRES E DI BRUXELLES. — Si mandano a studiare le proposte per la partecipazione del Touring alle Esposizioni di Buenos Ayres e di Bruxelles.

GITA AUTOMOBILISTICA « ALLA SCOPERTA DELL'ABRUZZO ». — Si delegano a rappresentare il Touring alla gita nazionale « Alla scoperta dell'Abruzzo » il capo console di Roma principe Prospero Colonna, ed il console cav. Michele Oro. Si

LE BICICLETTE

accreditate, perchè universalmente riconosciute le migliori, sono le

(Tre fucili) **B·S·A** (Tre fucili)

che si montano nel Premiato e Grandioso Stabilimento

FRERA DI TRADATE

con le originali serie **B. S. A.** della

The Birmingham Small Arms Co. Ltd. - Birmingham

RAPPRESENTATE ESCLUSIVAMENTE IN ITALIA dalla

Società Anonima Frera

TRADATE - MILANO

BOLOGNA - FIRENZE - MANTOVA - PADOVA - PARMA - ROMA - TORINO

Chiedere Catalogo gratis

approva l'omaggio ai gitanti della *Guida regionale dell'Abruzzo*, del foglio Roma della *Carta d'Italia* e delle bozze del foglio Chieti. Si provvede per la distribuzione di bracciali ai Consolati in Abruzzo, ai quali pure è fatto invito di speciali accoglienze ai gitanti.

RISULTATO DELLE VOTAZIONI. — Si prende atto del risultato delle votazioni dei soci come dal verbale dei sindaci, dal quale risultano l'approvazione del bilancio, l'approvazione delle modificazioni allo statuto e la rielezione dei consiglieri e dei sindaci scaduti.

Verbale di scrutinio delle schede di votazione per l'approvazione del Bilancio 1908, per l'elezione di 4 consiglieri e di 3 sindaci e per modificazioni allo Statuto Sociale.

Nella sede del Touring oggi 30 giugno 1909 alle ore 10 presenti i soci signori: comm. Teodoro Moneta, presidente dell'ultima assemblea, comm. Luigi Vittorio Bertarelli, Umberto Grioni, Edoardo Minetti, cav. Ferruccio Vecchi, e i sindaci signori: rag. Camillo Magnocavallo, rag. Gino Turrini, giustificata l'assenza del sindaco rag. Attilio Soffredi;

I sindaci sottoscritti in obbedienza al disposto di cui all'art. 37 dello Statuto sociale ed alle deliberazioni dell'Assemblea generale del giorno 28 marzo 1909,

Constatata l'incolumità dei suggelli stati apposti all'urna racchiudente le schede pervenute a tutto il 28 giugno andante procedono allo spoglio delle medesime e danno atto col presente verbale dei risultati:

Votanti	N.	1751
Approvano il bilancio	»	1745
Non approvano il bilancio in tutto o in parte	»	6
Approvano le modificazioni di Statuto	»	1689
Non approvano in tutto o in parte le modificazioni allo Statuto	»	62

Sono eletti pel triennio 1909, 1910, 1911, i consiglieri signori:

1. Binda ing. Achille	con voti	1734
2. Favari cav. dott. Piero	»	1728
3. Riva cav. ing. Alberto	»	1735
4. Zaffaroni cav. uff. Alfredo	»	1720

e a sindaci per l'esercizio 1909, i signori:

1. Rag. Camillo Magnocavallo	con voti	1726
2. Rag. Attilio Soffredi	»	1733
3. Rag. Gino Turrini	»	1727

Pochi voti dispersi.

Non essendosi fatto dai presenti alcuna eccezione, il verbale viene chiuso alle ore 12 previa lettura ed approvazione.

Firmati: *Ernesto Teodoro Moneta. - Rag. Magnocavallo. - Rag. Gino Turrini. - Ferruccio Vecchi. - Edoardo Minetti.*

Nuove Offerte.

Offerte precedenti	Cartelli N.	3453	L.	51 642,50
Deputazione provinciale di Modena	,, ,,	2	,,	30 —
Marchese Gerino Gerini	,, ,,	3	,,	40 —
Deputazione provinciale di Catanzaro	,, ,,	48	,,	660 —
Municipio di Milano	,, ,,	30	,,	375 —
Filippo Schoeller, Mentone	,, ,,	—	,,	100 —
Municipio di Salò	,, ,,	1	,,	15 —
Francesco Bologna, Dolciano	,, ,,	2	,,	20 —
Municipio Luserna S. G.	,, ,,	2	,,	60 —
Municipio di Montanaro	,, ,,	3	,,	45 —

Barone Leonino, Milano	Cartelli N.	2	L.	50 —
Municipio di Senigallia	,,	1	,,	10 —
Municipio di Busca	,,	2	,,	60 —
Consolato di Gargnano	,,	1	,,	35 —
Municipio di Rovigo	,,	1	,,	10 —
Municipio di Civalegna	,,	2	,,	60 —
Deputazione provinciale di Catania	,,	—	,,	100 —
Comm. L. V. Bertarelli, Milano	,,	—	,,	20 —
Cav. ing. Steno Sioli Legnani, Milano	,,	—	,,	15 —
Deputazione provinciale di Arezzo	,,	—	,,	100 —
Deputazione provinciale di Lucca	,,	25	,,	400 —
Deputazione provinciale di Napoli	,,	—	,,	125 —
Municipio di Susegana	,,	2	,,	20 —
Municipio di Concordia	,,	5	,,	85 —
Municipio di Persiceto	,,	1	,,	25 —
Municipio di Pietra Ligure	,,	—	,,	100 —
Marchese Gerino Gerini	,,	—	,,	10 —
Municipio di Manerbio	,,	2	,,	30 —
Comm. Ravà Sforni di Mantova	,,	—	,,	10 —
Deputazione provinciale di Chieti	,,	16	,,	285 —
Totale...	Cartelli N.	3604	L.	54 537,50

Capo Consoli.

Ascoli Piceno .... Cav. Francesco Luigi Merli.
S. Francisco di Calif. Rag. Armando Pedrini.

Consoli.

Acquanegra Cremon.. Emilio Picchioni.
Andretta .... Avv. Giuseppe Ottavio Piccolella.
Aversa .... Cesare Cazzaroli.
Beausoleil .... Henri Algier.
Bollate .... Benigno Vimercati.
Caravaggio .... Tobia Cesarani.
Carcare .... Carlo Ambrogio avv. Bolla.
Caronno Milanese ... Enrico Lovati.
Castel del Monte.... Oreste Sulli.
Castellammare Adriat. Guido geom. Fraboni.
Castelnuovo Magra .. Riccardo Venè.
Castelnuovo Val di C. Egisto dott. Lupi.
Castelpoto .... Antonio avv. Mancini.
Chefoo .... Virginio rag. Chieri.
Chiavenna .... Giacinto Caligari.
Cuveglio in Valle ... G. B. avv. Danielli.
Firenze (console mil.) Bernardo cap. Faronato.
Fondi .... Paolo dott. Nardone.
Fontana Liri .... De Righi Enrico.
Gavardo .... Giovanni Dusi.
Ghemme .... Gaudenzio De Marchi.
Intra .... Riccardo Lucini.
Isernia .... Roberto avv. Cimorelli Belfiore.
Montechiaro d'Asti.. Camillo Garoglio.
Oristano .... Giovanni avv. Delogu.
Palazzolo sull'Oglio... Angelo Lanfranchi.
Palermo .... Enrico Lehn.
» .... Cav. Edoardo Meregaglia.
» .... Raffaele Zerilli.
Pavia (cons. univ.).. Antonio Dall'Ara.
Pescara .... Melfino d'Aurelio.
Piazza Brembana ... Gino not. Rho.
Romano di Lombardia Luigi Saurgnani.
Sampierdarena ...... Germano rag. Arnier.
» ...... Ettore Bagnasco.
S. Martino in Rio... Pasquale Beltrami.
Soragna .... Guido Sforni.
Torino .... Vittorio Michela.
Tripoli di Barberia . Fausto conte Parsi.
Udine .... Avv. Giovanni Baldissera.
» .... Pietro Blasoni.
» .... Giuseppe cav. dott. Urbanis.

Valmaggia .... J. C. Bader.
Vedano Olona ...... Aniceto Vismara.
Villa Maria .... Umberto Gagliardi.
Viterbo .... Arturo ten. col. cav. Maggi.

Medici del T. C. I.

Castelnuovo Val di C. Egisto dott. Lupi.
Cunardo............ Marcello dott. Contegni.
Fondi .... Paolo dott. Nardone.
Graglia Biellese ..... Achille dott. Colvara.
Lanciano .... Alfonso dott. Cotelessa.
Nervi .... Angelo dott. Marsano.
San Pietro Agliana.. Luigi dott. Fedeli.
Scicli .... Giuseppe dott. Maltese.
Serrungarina .... Uberto dott. Pianforini.
Soragna .... Giovanni dott. Depratti.
Villa Maria .... Ottavio dott. Pantanetti.

Legali.

Belluno .... Avv. Celso Fabbro.
Melfi .... Antonino avv. Lancieri.
Rignano sull'Arno .. Umberto avv. Odetti Santini.
Scicli .... Ettore avv. Gazzone.
Senerchia .... Francesco avv. Perna.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Maggio 1909

SOCI VITALIZI (*)

BERLINO, Trabucchi Candio — **BIELLA**, Gaja Gustavo — **BUENOS AYRES**, Selva ing. Domenico — **CHIAVARI**, Lando' Emilio — **FASANO**, Colucci cav. Giambattista; Colucci on. cav. Giammatteo — **FERRARA**, Cini Vittorio — **FIRENZE**, Torrigiani march. Luigi — **GENOVA**, Balduino Domingo, Capretz Guglielmo; Croce Vittorio Franceschi Carlo; Keller Oscar; Parodi Cesare; Serra Ugo — **LIVORNO**, Di Lorenzo Falconi Tina; Falconi Armando — **MILANO**, Calegari Innocenzo; Castellano Edoardo; Farneti Maria; Mangiagalli sen. prof. Luigi — **MOGADISCIO**, Pantano cap. Alvise — **NOVARA**, Beldi ing. Guido; Boeri avv. Camillo — **POSILLIPO**, Douglas Reginald Frank Archiboldi — **PRATO**, Municipio — **ROMA**, R. Nave Regina Elena; Ubaldelli Umberto — **S. FRANCISCO**, Taussig dott. Edoardo — **SARNO**, Abignente di Frassello nob. Filippo — **SAVIGNANO**, Guidi di Bagno march. Leopoldo — **TERAMO**, Municipio — **TORINO**, L'Itala Fabbrica Automobili — **UDINE**, Badolo Giulio — **XAPUR** w, Barretto Correa de Menezes dott. Louis — Da Cunha Fontanelle dott. Jaquine — Rosas dott. Cesare.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

CICLI
SWIFT
NEW CENTURY
NOVITÀ
ACCESSORI
AUTOMOBILI
VISITATE NEGOZIO
MILANO-Via Dante-16-
PIZZI AMATORE (DITTA A. GARAVAGLIA)

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. - Scarsi Giuseppe.
Casale Monf. — Bertana geom. Gustavo, Borelli avv. Evasio.
Lu Monf. — Coggiola Onorio.
Novi Ligure. — Bussi dott. Achille, Candia avv. Zosimo.
Pecetto di Valenza. — Gaia Biagio.
Villanova d'Asti. — Gavello Giovanni, Molino Bernardo.
ANCONA. — Cacchi G. B.
Falconara M. — Grifoni Francesco, Rinaldini Giuseppe.
Montemarciano. — Club Ciclistico « Ideal ».
Senigallia. — Baviera Alessandro.
AQUILA. — Borbona. — Lalli Giambattista.
Popoli. — Bellini rag. Umberto, Filippi Giuseppe, Martinez Tommaso.
AREZZO. — *Montevarchi.* — Raspini Giuseppe, Rosadi Ernesto, Società Ciclistica « Aquila ».
Paradiso. — Valenti Gino.
ASCOLI PICENO. — Biondi Romeo, De Ritis rag. Concezio, Gabrielli Remo, Prosperi Mirro, Stringhini Renato.
Castignano. — Armandi Ugo.
Fermo. — Cerilli Federico, Istituto Industriale Nazionale, Michelesi Emanuele Filiberto, Nunzi Bruno, Properzi Vasco, Zavaldi dott. Alfredo.
Montedinove. — Galizi Sante, Lombi Riccardo, Pasqualini Raffaele, Romanelli Mariano.
AVELLINO. — *Cervinara.* — Bianco Antonio, Romano ing. Raffaele.
S. Martino Valle Caudina. — Frattasi Giuseppe.
BARI. — *Bitetto.* — Donatone Giovanni.
Conversano. — Accolti Gil. Alfredo.
Fasano. — Bianchi Vincenzo, Cofano prof. Leonardo, Lippolis Giacomo, Mancini Donato, Saponaro Stefano.
Locorotondo. — Campanella Samuele.
Modugno. — Di Ciaula dott. avv. Domenico, Lojacono avv. Nicola, Perrone avv. Giacinto.
Trani. — Municipio.
BELLUNO. — *Agordo.* — Nasci ten. Gabriele.
Forno di Zoldo. — Favretti Pietro.
BENEVENTO. — Gelli geom. Oliviero, Mele prof. dott. Pasquale.
Castelpoto. — Mancini avv. Antonio.
Montesarchio. — Ascari Pasquale.
BERGAMO. — Brissolaro Giulio, Capra Borgati Mario, Cortivo ing. Aurelio.
Albino. — Baleri Costante, Calvi don Domenico, Carrara Emilio.
Antegnate. — Verdelli Mario.
Ardesio. — Fratus De Balestrinis don Franco.
Brembate Sotto. — Goso Giuseppe.
Canonica d'Adda. — Società « Libertas ».
Caravaggio. — Sala Attilio.
Fontanella. — Borsato Guido.
Grumello del Monte. — Signoroni dott. Ottorino.
Osio Sotto. — Donzelli Davide.
Ponte Nossa. — Club Ciclistico.
Romano di Lombardia. — Saurgnani Luigi.
Roncobello. — Maestri Giovanni.
Sorisole. — Cortesi Giuseppe.
Treviglio. — Berizzi Costanzo.
Verdello. — Stampa ing. Osvaldo.
Zogno. — Stobbia dott. rag. Arnaldo, Trezzi Carlo.
BOLOGNA. — Barattini ing. Alberto, CONTI INES ved. BOMPARD, DONDARINI ROSA MARGHERITA, Galli Antonio, Gramigna ing. Ormida, Guermani Ettore, Marazzani conte ten. Gianfranco, Marconi Giovanni, Mathieu cav. Federico, Noè Adelmo, Prini Francesco, Savini Adelmo, Sfondrini ing. Domenico, Sorge ing. Leone Alberto, Stagni Francesco, Tozzi Francesco.
Calderara di Reno. — Matteuzzi Angiolino, Negretti Angelo.
Castel S. Pietro. — Passatempi Giuseppe.
Imola. — Mazzanti Paolo.
Porretta. — Melani cav. Silvio.
BRESCIA. — Albonico Alberto, Cavallina Arturo, Ferretti Riccardo, Giraudi Gaspare, Grassi Giuseppe, Gussago Angelo, Mezzera Giovanni, Pedratti Virgilio, Sartori Attilio, Savelli Francesco, Scotti Luigi, Vitale avv. Lorenzo, Zambrini Francesco Ettore, ZORZAN INES.
Bovezzo. — Rota Antonio.
Castelcovati. — Artifoni dott. Giacomo.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Coccaglio. — Tibaldi Fedele.
Corna Camuna. — Invernici don Cirillo.
Darfo. — Vittori Giovanni.
Goglione Sotto. — Ziglioli Pietro.
Maderno. — Bianchi Ettore, Boschetti Cesare.
Mazzano. — Mainetti Giuseppe.
Palazzolo sull'Oglio. — Baitelli Leopoldo, Circolo Concordia, Corridori Abramo, Ditta Arcaini Fratelli, Giòffredi Orfeo, Omboni Battista, Omboni Vincenzo, Pasinelli Plinio, SignoroniAgostino, Spazzini Giovanni, Torre Orazio, Zanelli Cesare, Zanelli Rocco.
Pisogne. — Leali Rizzi dott. Luigi.
Rezzato. — Gaffuri Paolo.
Tignale sul Garda. — Pessina dott. Cesare.
CAGLIARI. — Balletto Emilio, Bordigoni Raimondo, Boero Ettore, Cocco Guglielmo, Garau Alfonso, Manca Enrico, Olivieri Mario.
Gergei. — Melis-Melis Giuseppe.
Ghilarza. — De Ambrogi Attilio,
Lanusei. — Altieri Giuseppe, Lobina Ambrogio.
Senis. — Gisberto Mauro.
CASERTA. — Sotgia Giuseppe.
Alvito. — Mazzenga cav. Vincenzo.
Arienzo. — Guerriero not. Paride, Rivetti Bonifacio, Verdicchio geom. Luigi.
Fondi. — Amante Aurelio.
Itri. — Cardi Teodoro Ascanio.
Lauro di Sessa Aurunca. — Boccucci Andrea.
Maddaloni. — De Vico Armando.
S. Maria a Vico. — Cioffi dott. Giuseppe. Dadone Leone, Guida Guido, Ruggiero ing. Enrico.
CATANIA. — Gravina S. Giorgio bar. Francesco, Mandilo comm. magg. gen. Luigi, Scattolini cap. Antonio.
CATANZARO. — Municipio.
Chiaravalle. — Preta Gaetano.
Cotrone. — Camussi ten. Giulio, Castagnoli Duilio, Melchiori cav. magg. Vitt. Eman.
Petrona. — Pascuzzi Filippo, Perri Cesare.
Serra S. Bruno. — Giancotti not. Francesco, Tedeschi Vincenzo.
CHIETI. — *Casoli.* — Masciantonio Domenico.
COMO. — Adorno Cesare, Bassi Umberto Renzo, Carugati Aldo, Fasola Primo, Guggeri Ezio, Mambretti rag. Giosuè, « Plinius » Grand Hôtel.
Abbiate Guazzone. — Macchi Luigi.
Abbate Trecate. — Prada Paolo.
Arcellasco. — Ferrari cav. Giacomo
Bene-Lario. — Gagliardi Severino.
Cantù. — Bergna Cesare.
Caronno Ghiringhello. — Bardelli Enrico.
Cernobbio. — Corticelli Carlo.
Fabiasco. — Gagliardi Giacomo.
Induno Olona. — Macchi Antonio.
Malnate. — Bianchi Celeste.
Mozzate. — Lucioni Luigi.
Oggiono. — Valtolina Mario.
Porto Valtravaglia. — Reitz Giuseppe, Schindler Arnoldo.
Ramponio. — Giumini Amedeo.
Stazzona. — Sambucini Candido.
Tradate. — Mendozza Emilio.
Varese. — Mentosti Giuseppe.
COSENZA. — *S. Fili.* — Verullo bar. cav. uff. Adolfo.
CREMONA. — BARBIERI EMMA, Calatroni Cesare, Feraboli Nino, Paloschi Silvio, ROSA ALICE, Ruggeri Aldo, Versari Primo.
Bagnolo Cremasco. — De Magistris Achille.
Casteldidone. — Fieschi dott. Annibale.
Castelleone. — Cangini dott. Giuseppe.
Castelverde. — Cappi avv. Giuseppe.
Pandino. — Meazzi Erminio, Piacentini Giuseppe, Stroppa Peppino.
Zappello. — Crotti Battista.
CUNEO. — *Alba.* — Gazzola Oreste.
Ceva. — Zunino prof. Placido.
Garessio Ponte. — Benso Enrico.
Mondovì Breo. — Gabigliera G. B., Stevano Antonio.
Saluzzo. — Gancia Giuseppe Domenico, Gullino cav. Bernardino, Rigolone Silvio Stefano.
Spinetta. — Giordano Cristoforo.
Verzuolo. — Pasquale Giovanni.
FERRARA. — Angelini Giuseppe.
Cento. — Mugnani Elio.
Comacchio. — Danzi Augusto.
FIRENZE. — Bencini Giovanni. Berrettoni prof. Vincenzo, Bertini Arnaldo, Boldrini Tullio, Danti dott. Carlo, Favi Enrico, Franchi Antonio, Longhena rag. Guido, Loni Romano, Morelli avv. Carlo, Panerai Lorenzo, Rabis Marcello, Rigge Park dott. Charles, Salghetti Drioli Antonio, Salghetti Drioli Silvio.
Bagno. — Fabbri della Faggiuola Eugenio, Meli rag. Carlo, Vavolo rag. Francesco.
Carmignano. — Grossi Giovanni.
Figline Valdarno. — Giani Carlo.
Pistoia. — Federici Ciro, Nanni Francesco.

OTAV

Popiglio. — Paperini not. Giuseppe.
Prato. — Fantoni dott. Augusto, Fioretti Carlo.
S. Domenico. — Ebert ing. Gem., Ferretti Lodovico.
S. Pietro alle Fonti. — Bartolini don Paolo.
S. Vivaldo. — Filippi Mario.
Signa. — Cinelli Raffaello.
Staffoli. — Facdonelle Stefano.
Vallombrosa. — Gori Montanelli Renzo.
FOGGIA. — Bellusci prof. rag. cav. Gustavo, Frattarolo Francesco.
Lucera. — Cavalli avv. Alessandro, De Giovine avv. Raffaele, Prignasco avv. Girolamo.
FORLI'. — *Cesena.* — Ghini march. avv. Giovanni.
Rimini. — Bocchi avv. Giuseppe, Bonini dott. Gaetano, Spietz F., Ugolini dott. Angelo.
Santarcangelo. — Semprini don Federico, Zarullo geom. Attilio.
GENOVA. — Antonelli Ernesto, Boero Giacomo Vittorio, Bruno Paolo, Carpi Giacomo, Cartosio geom. Virginio, Casale Adolfo, Celle Rodolfo, Cevasco Ernesto, Chiozza Umberto, Corbella rag. Lodovico, Costa ing. Cesare, Curti Emilio, Dall'Orso Enrico, De Carli Stefano Ettore, Depaoli Ernesto, La Gala cap. Alfredo, Lamoitié avv. Filippo, Marini ing. Orazio, Noceti Giovanni, Pagano Fortunato, Pantano prof. dott. Emilio, Pastorelli ten. col. Govanni, Patrone Iginio, Perosio Carlo, Ruffini Nicola, Sacripante march. ing. Filippo, Sanmarchi Aristide, Serra Adriano.
Bogliasco. — Bozzo Carlo.
Finalmarina. — Ardorino Pio Alessio.
Fornaci. — Ravera Giuseppe.
Moneglia. — Friscione Luigi.
Portofino. — Gazzolo Angelo, Paris dott. Giuseppe.
Pra. — LEUMANN WURM BICE.
Rivarolo Ligure. — Desirello Renzo.
Sampierdarena. — Curiò Antonio Elia, Vernazza Pietro.
Santa Margherita Ligure. — Oliva ing. Luigi.
Savona. — Bonfoldi Leonardo, Olgiati Bartolomeo, Paganelli Ernesto, Rietti ing. Riccardo, Ruggeri Ermenegildo, Virgili Giuseppe.
Sesta Godano. — Figaroli dott. Pietro, Marcellini Edoardo, Sogari cav. avv. Luigi.
Sestri Levante. — Canepa G. Luigi, Gardella ing. Fortunato.
Spezia. — Faggioni Amedeo, Garzini Andrea.
GIRGENTI. — Giardina prof. Pietro, Girlando ten. Emanuele, Martini ten. Agostino, Torre cap. Francesco, Tropia Emanuele.
Racalmuto. — Argento Calogero.
GROSSETO. — Biadi Giuseppe, De Feo Giovannino, Ugazzi not. Gualtiero.
Magliano. — Busatti Gustavo, Gabrielli don Giuseppe, Nelli Raffaello.
LECCE. — *Oria.* — Oliva dott. Cosimo.
LIVORNO. — Bonilla Alberto, Caproni Emilio, Cordano Gastone, Gargani Gustavo, Municipio, Ponticelli Gastone, Remaggi Vivoli Dario, Tortello comm. Costante.
LUCCA. — Lencioni Carlo, Luti Luigi, Torrani Rinaldo, Zanucchi Giuseppe.
Borgo a Buggiano. — Maltagliati Franco.
Capannori. — Picchi Giuseppe.
Montecarlo. — Carrara Ottorino.
Pieve a Nievole. — Cosimini geom. Renato.
MACERATA. — *Civitanova.* — Rozzi Antonio.
MANTOVA. — Siliprandi on. dott. Provido, Sossich Guido, Zoni Pericle.
Acquanegra sul Chiese. — Micheloni L. A.
Asola. — Gaurneri Mario, Municipio, Zaltieri Fedele.
Castiglione Stiviere. — Maifreni cav. dott. Luigi.
Cerlongo. — Minuti Angelo.
Medole. — Melegari avv. Andrea, Nanni dott. Gustavo.
Ostiglia. — Fornasari Anselmo, Olivani Carlo.
Poggio Rusco. — Giannini Galileo
Quingentole. — Celli don Luigi.
Rodigo. — Barbieri Giulio.
Sacchetta. — Iori don Cleante.
Sustinente. — Cristanini Guido, Pesenti don Alceste, Ramaschi Carlo, Zavanella Emilio.
Suzzara. — Leali Archinto.
MASSA CARRARA. — *Camporgiano.* — Giorgi Ferdinando.
Carrara. — Ceccato Giuseppe.
Castelnuovo Garfagnana. — Giorgi Giovanni Raffaelli nob. Raffaello, Tonelli Carlo.
Massa. — Chiappa Umberto.
MESSINA. — Del Re cav. col. Antonio.

T. C. I. Garage prima categoria

AUTO-GARAGE MILAN

VED. I. OTTOLINI

12, Via Vivaio - **MILANO** - Telef. 17-39

Col prossimo 29 Settembre

traslocherà

nei nuovi locali appositamente costruiti

in Via Gustavo Modena

Angolo Piazza Fratelli Bandiera

Panonceau de l'A.C. de France

La Luminosa

Regina delle lastre fotografiche!

SERRAVALLE SCRIVIA

Le Lastre **SCHLEUSSNER**

le più raccomandabili per paesaggi e lo sport

Listino a richiesta.

Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.

Il dolce aroma che il fumo acquista dà un godimento dei più deliziosi.

Prezzo **L. 0,50** franco Milano.

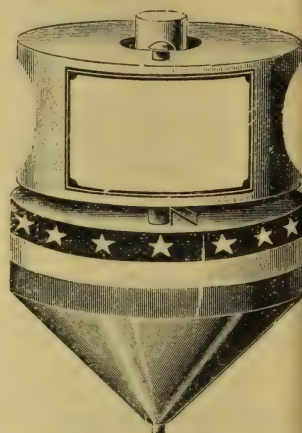
PIPE INGLESI in PANNOCCHIA di GRANTURCO

Trottola Americana

senza cordoncini - automatica - quella che diverte il bimbo e l'adulto.

Prezzo L. 1.— franco Milano

A. RAIMONDI

Via S. Vicenzino. 4

MILANO

Triumph

MILANO - Palmiro Zignone successo ad Attilio Beretta Corso Porta Romana, 65.
ANCONA - R. Arduini Marchini.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
COMO - Carlo Pusterla, Via Lecco.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Corso Garibaldi, 11,
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
GENOVA - G. Mentasti, Via Edera, 5 rosso.
LIVORNO - G. Gambini, Piazza Carlo Alberto, Via Giovannetti
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
MODENA - Auto-Garage Gatti, Via Emilia.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Via Carlo Alberto, 31.
PADOVA - G. Apergi, Via del Santo, 12 C.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Borgo Leon d'Oro, 10
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage.
PESCARA - D'Aurelio Melfino.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 14.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 9.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.

Per conoscere le ottime qualità della bicicletta TRIUMPH bisogna provarla sulle strade di campagna. E' così deliziosamente scorrevole, è così perfettamente registrata, così comoda, così leggera che godete certamente ad ogni miglio che percorrete. E' una bicicletta fabbricata, per voi, da abili meccanici e non da donne. Fatta per dilettare; fatta per rendere buoni servigi.

I Cicli a Motore TRIUMPH sono pure ottimi; assolutamente di fiducia e comodissimi.

Il Catalago si spedisce franco di posta dalla

Triumph Cycle Co. = Coventry

England

oppure da qualsiasi dei nostri Rappresentanti qui a fianco elencati.

Castroreale. — Ferri ten. Cesare.
Giardini. — Terranova Letterio.
Milazzo. — Marullo Tron F. bar. di Gaimpaolo.
MILANO. — Agnetti Ciro, Agnoletto Augusto, Agrati Carlo, Albizzati Paolo, Alfieri rag. Achille, Altomani Umberto, Ansaldo ing. Piero, Badò avv. Serafino, Ballabio rag. Angelo, Ballerini dott. Eliseo, Baratello Cesare, Barduzzi Carlo, Beltrami Annibale, Beretta Raineri, Beretter Antonio, BESTA IDA, Bianchi Emilio, Bianchi Mario, Bollani Silvio, Bonafede Emilio, Bonazzi Luigi, Bonelli Giuseppe, Bonoli Giulio, BOTTONI RACHELE ved. SECONDI, Brona Ettore, Busnelli Giulio, Caccia Dominioni avv. Alfonso, Campiotti Attilio, Canti Attilio, Cappelletti Romeo, Carcupino Mario, Cardinali Felice, Carugati Giuseppe, Casalta Celeste, Castelfranchi Guido, Castelnovo Fortunato, Cazzani Vittorio, Cervi prof. Luigi, Chiesa Attilio, Civelli Vittorio, Clivio ing. Osvaldo, Colli Gioachino, Corti Alessandro, Coruzzi Arturo, Cramer Emilio, Cremona Francesco Giuseppe, Dal Fabbro Augusto, Dameno Alfredo, Dell'Acqua cav. ing. Siro, De Silvestri Luciano, Di Gennaro Enrico, Dupin rag. Giovanni, Erba Luigi, Facchi Ferdinando, Faist Augusto, Fedeli Luciano, Ferrari Plinio, Ferraris Alessandro, Foà Emilio, Forni Mario, Franceschetti Fabrizio, Franchetti Aldo, Fumagalli Renzo, Gallizia ing. Costantino, Gasparotti Paolo, Gerli Piero, Ghezzi Edoardo, Gianini geom. Pietro, Gianoli Pericle, Giussani Romolo, Grassi Erminio, Guidi Piero, Guzzaloni Luigi, Habersaat Enrico, Haller Roberto, Hannesen Eugenio, Lamperti Arturo, Lavezzari Francesco, Lesmo Umberto, Lombroso Carlo, Longoni Francesco, Macchi Fernando, Maccia dott. Luigi, Maggi Carlo, Marcionni Mario, Martini conte Gerolamo, Mazzola Attilio, Minorini Lodovico, Monti Arturo, Moretti Umberto, Munz Otto, Musso cap. Alessandro, Paladini Francesco, Pallavicini Bruno, Perabò nob. dott. Carlo, Perotti Mario, Pessina Luigi, Piani Giuseppe, Piccione dott. Ignazio, Pinotti Francesco, Poggi Giulio, Poli Mario, Prada Armando, Prandoni Cesare, Prati Adolfo, Prinetti ing. Ignazio, Re Enrico, Repetti Vittorio, Restelli Rodolfo, Rossari Giovanni, Rossetti Achille, Rossetti Simone, Rossi Leonardo, San Romè Mario, Scarani Paolo, Schiavo dott. Eugenio, Settesoldi Vezio, Silva Aldo, Smorti Ugo, Sormani Carlo, Spolti Giuseppe, Tarozzi Giuseppe, Thalmann Umberto, Tomassi Alfonso, Tomegno Luigi, Toniolo Enrico, Turati Piero, Vanbianchi ing. Cesare, Verga Angelo, Verucci Gerolamo, Viganò Adriano, Viganotti rag. Armando, Villani Arturo, Vinot ing. Maurice, Waagelein Enrico, Zanfi Giuseppe, Zignani Aristide, Zuecca Ugo.
Abbiategrasso. — Municipio, Polli Gualtiero.
Agliate. — Villa Luigi.
Besana Brianza. — Citterio Carlo, Chinaglia Gino, Magnone Aldo.
Bollate. — Mellini Francesco.
Bovisa. — Barzaghi Attilio.
Bovisio Mombello. — Vighi Guido.
Busto Arsizio. — Bossi Carlo, Rama Arturo, Tosi Francesco.
Cassano d'Adda. — Evangelista prof. Ezio.
Cassano Magnago. — Sommaruga Bernardo.
Cerro Maggiore. — Dell'Acqua Gaetano.
Codogno. — Giovannetti Antonio.
Desio. — Mazzoleni Renzo.
Fagnano Olona. — Castelletti Luigi, Gadda Natale, Macchi Francesco, Municipio.
Gaggiano. — Brusati Carlo.
Gallarate. — Crespi Pietro.
Gorgonzola. — Da Prati Achille, Menni Giuseppe.
Greco Milanese. — David-Vandey de' Vandey prof. Antonio.
Legnano. — ABBIATI GIUSEPPINA, Benerecetti Santino, Bonini Pietro, Camisasca Lodovico.
Lissone. — Arosio Ambrogio, Arosio Emilio, Arosio Giovanni, Brugola Ambrogio, Corino Mario, Dass Alessandro, Fossati Francesco, Franchini Manfredo, Mariani Natale, Paleari Annibale, Panceri Luigi, Sala Luigi, Santambrogio Domenico.
Lodi. — Bignami Aldo, Ferrari Giorgio Italo, Geroni Pietro.
Lonate Pozzolo. — Testa Antonio.
Meleti. — Fornaroli Mario.
Montesiro. — Colombo Ernesto.
Monza. — Boniardi Angelo, Brambilla Maso, Landolt Othmar, Milano Giuseppe, Vercelli dott. Vincenzo.

Paderno Dugnano. — Ponti Luigi.
Paullo Lodigiano. — De Vecchi Angelo.
Rescaldina. — Broggi Paolo.
S. Colombano al Lambro. — Galleani Carlos.
Sacconago. — Calcaterra Enrico.
Sedriano. — Ferrari Giuseppe.
Seregno. — Riva Umberto.
Sesto Calende. — Leva Siro.
Somma Lombardo. — Galli Ettore.
Trezzo d'Adda. — Fumagalli Angelo, Sironi Augusto.
Zelobuonpersico. — Ricotti Angelo.

MODENA. — Bruini Giuseppe, Cavazzoni Pederzini Andrea.
Carpi. — Forti Arnoldo.
Fanano. — Bonacci Antonio, Pollacci Vittorio.

NAPOLI. — Arnold rag. Guglielmo, Bernardis ing. Licinio, Carotenuto Gennaro, CASSAY CATERINA, Cirino ing. Giuseppe, Debry Luigi, De Montemayor marchese Giuseppe, Gerbasio Emerico, Giovene di Girasole Michele, Granata Luigi, Izzo ten. Nicola, Lazzarini Giuseppe, Nicolella Eugenio, Pattison Giov. Alfredo, Piromallo di Capracotta conte Francesco, Ricciardi Settimio, Rossi Carlo, Scacchi prof. Eugenio, Solimene Lamberto.
Frattamaggiore. — Pasquale Crispino.
Portici. — Gagliardo dott. Giuseppe.

NOVARA. — Baldi ing. Giuseppe, Bertolotti Carlo, Breda Lodovico, Castellani ten. Emidio, Finazzi avv. Mario, Rossini Aldo.
Alice Castello. — Benedetto Serafino.
Alzo di Pella. — Conti Giacomo, Ferrari Stefano.
Aranco. — Mantovani dott. Carlo.
Arona. — Lamberti Eugenio, Velati Giovanni.
Baceno. — Acquali ing. Carlo, Alberti Remigio, Ponzini Cesare.
Biella. — Aymone Gibello Guido, Battistelli prof. Ruggero, Borrione Giuseppe, Buogo Vittorio, Graglia Antonio, Rivetti Eugenio, Ramella Levis Vitaliano.
Borgosesia. — Cerruti Pietro, Laner Pierre.
Buronzo. — Cengini dott. Ottorino.
Comignago. — Cuppi Augusto.
Galliate. — Bonalanza Giacomo, Varzi Mario.
Graglia Biellese. — Colvara dott. Achille.
Grignasco. — Mattiazzo Eugenio.
Mongrando. — Circolo Sportivo Educativo Prealpino.
Omegna. — Franzosi Giulio, Oddicini Cesare, Scagliotti Ermanno.
Premosello. — Scesa Felice.
Quarna Sup. — Balestretti Luigi.
Trecate. — Setmani Giuseppe.
Trino Vercellese. — Vigliani Alessandro.
Valle Mosso. — Picco Guido.
Varzo. — Farello Beniamino, Ferrari Giovanni.
Vercelli. — Fresia Luigi.

PADOVA. — ANSELMI ERNESTA ved. BIANCHI, Busato dott. G. B., Feltrin Paolo.
Este. — Bertin Amedeo, Faccioli ing. Eugenio, Giudici Francesco, Lodi Pietro, Marinoni Mario.
Megliadino S. Fidenzio. — Realdon Catterino.
Monselice. — Società Ciclistica Monselicense.

PALERMO. — Dominici dott. Mariano, La Lumia di Vallebella bar. Francesco, Weinen P.

PARMA. — Achillini cav. Arturo, Galeotti Giulio, Lento Club Ciclistico Indipendente, Mazzetti Carlo, Remondini avv. Mario, Valesi Antonio.
Borgo S. Donnino. — Cantieri Felice.
Collecchio. — Sommi Giovanni.

PAVIA. — Boveri nob. prof. Piero, Cambieri Achille, Lattuada Angelo, Maffei dott. G. B., Mezzadra Mario, Pizzocaro Carlo.
Albuzzano. — Negri avv. Eduino.
Broni. — Falciola Leopoldo.
Casorate Primo. — De Piccoli Silvio.
Mede. — Ciocca Angioletto, Scarone Daniele, Singrossi Alfredo.
Medesano. — Associazione Ciclistica Pro Medesano.
Mortara. — Torlasco Gustavo.
Pieve del Cairo. — Leva don Angiolo.
Rivanazzano. — Chiesa Abbiati don Arturo.
Santa Maria della Versa. — Faravelli ing. Claudio.
Voghera. — Piatti dott. Pier Eugenio.

PERUGIA. — Graziani dott. Vincenzo.
Fossato di Vico. — Baffi Nicola.
Ponte Pattoli. — Scopetti Giuseppe.

PESARO. — Rosati Alberto.
S. Leo. — Spinelli Diego.

Piacenza. — Barilati dott. Luigi, Buraschi rag. Francesco, Ferughini ten. Giovanni, Galetti Francesco, Jolivet Odoardo, Marchesini ten. Gino, Mori magg. cav. Guido, Storto ten. Domenico, Vannucci L.
Castell'Arquato d'Arda. — Orsi Pietro.
Castelsangiovanni. — Pennaroli Marco.
Fiorenzuola d'Arda. — Cipelli Giuseppe.

PISA. — Bossalino prof. dott. Domenico, Santamaria Cosimo.
Cascina. — Guaita Luigi.
Castelnuovo Val di Cecina. — Gennai Pietro.
Fauglia. — Cassuto Angiolo.
Pontedera. — Ditta «Figli di Luzio Crastan».
Treggiaia. — SOLDANI LUIGIA.

PORTO MAURIZIO. — *Arma di Taggia.* — Dolmetta Nicolò.
Bordighera. — Allavena Luca Angelo, Seratore Giuseppe, Spano Ernesto.
Castellaro. — Pellegrini Emanuele.
Oneglia. — Folco Paolo.
Sanremo. — Allavena Pedro, Annovazzi Eugenio, Bigio Pietro,

Borghesio Mario, Cotumaccio Domenico, Giavina Domenico, Martini Giovanni, Stiassi Giorgio.

POTENZA. — *Genzano.* — Mancuso avv. Domenico, Tufanisi cav. Camillo.

RAVENNA. — *Filetto.* — Babini Antonio.

Lugo. — Bedeschi Giuseppe, Colombo Giovanni, Emiliani Giuseppe, Emiliani Luigi, Gherardi Carlo, Godenzi V. Pietro.

REGGIO CALABRIA. — Costa Giuseppe, DE BLASIO FEDERICO VITTORIA baronessa DI PALIZZI E PIETRAPENNATA, De Blasio Montolini Carlo bar. di Palizzi e Pietrapennata, D'Ormea Ugo, Grimaldi Nicola, Infantino Niccola, Simonetti ten. Amedeo, Comastri Olindo.

Scandiano. — Caroli Cesare.

ROMA. — Bonfatti Sabbioni Ettore, Contini ing. Pietro, Crocco cap. cav. Arturo, Farinetti ing. Salvatore, Ferrari ten. Attilio Cristoforo, Franchi de' Cavalieri comm. Pio, Giannone Franco, Giardini Francesco, Guiducci Ugo, Lupattelli Ettore, Malaspina Andrea, Masini dott. Giuseppe, Mercati mons. Giovanni, Mingoni Mario, Notegen Nicola, Pacchiarotti Pasquale, Partini cap. Luigi, Pastine ten. Giovanni, Prosperi Osvaldo, Respighi Carlo, Ricaldoni cav. cap. Ottavio, Rovetti ten. ing. Pietro, Scharplatr Baldassarre, Sforza Giuseppe, Theodoli de' Marchesi Francesco Maria, Thompson Wilfred, Vattasso mons. Marco, Zanelli Francesco.

Bassanello. — Lucci Innocenzo.
Bracciano. — Forzini Alfredo.
Gallese. — Lattanzi ing. Giuseppe.
Monte S. Giov. Campano. — Persichetti Giuseppe.
Oriolo. — Grimaldi ing. Epimenio.
Piperno. — Tacconi avv. Pietro.
Ronciglione. — Basili Gino, Stoppani Pietro.
Subiaco — Angelucci Guido.
Tivoli. — Salvati avv. Domenico.
Velletri. — Bernabei Giuseppe.
Viterbo. — Marcucci Francesco.

ROVIGO. — Biasin Vittorio.
Canda. — Zanzana Giuseppe.
Castelguglielmo. — Facchinati Adolfo.
Lendinara. — Boldrini dott. Brunetto.

SALERNO. — Ferrari geom. Giunio.
Castel S. Giorgio. — Fimiani Raffaele.

SIENA. — Bartalini Alberto, Papi Mattù avv. Alfredo.
Acquaviva. — Giorgetti Giulio.
Asciano. — Bufalini Ugo, Viti Aldo.
Bettolle. — Brogi Cleante, Tommasini Filidio.
Castellina in Chianti. — Soderi Umberto.

SIRACUSA. — *Lentini.* — Angelico ing. Gesualdo, Matarazzo ing. Filadelfo, Scalia avv. Giuseppe.
Modica. — Lombardo Giuseppe.
Rizzolo. — Eaton Giovanni E. C.
Scigli. — Castro prof. Francesco, Penna Bartolomeo.
Vittoria. — Grasso Giuseppe.

SONDRIO. — *Casacce di Chiuro.* — Favelli Agostino.
Castello dell'Acqua. — Pola Vittorio.
Chiuro. — Quadrio Bruno.
Mazzo. — Pruneri not. Antonio.
Morbegno. — Macciolini Alessandro.
Ponte. — Giacomoni dott. Ulderico.

TERAMO. — *Atri.* — Arlini Francesco.
Civitella Casanova. — Ginestra don Ermanno.
Penne. — Barretta avv. Luigi, Dell'Agata prof. Giuseppe, Pellegrini Antonio, Penna prof. Attilio.

TORINO. — Annone Alessandro, Arioni Augusto, Arioni Zeferino, Baldi ing. Camillo, Berardo Attilio, Bertagna Virginio Natale, Boero Battista, Boffadossi Giuseppe, Boggio avv. Odoardo, Bono Giovanni, Borgo rag. Carlo, Borini cav. dott. Agostino, Borione Edoardo, Brunatto Emanuele, Camino Mario, Camussi Alfredo, Capella Giovanni, Capelletto Carlo, Castellano Aurelio, Chieppi Giovanni, Cocilio Mario, Conelli De Prosperi, SAVOIROME ANNA, Dal Prà Coriolano, De Benedetti Enrico, Di Boyl march. Tomaso, Ferrero prof. Guglielmo, GIAJ LEVRA ENZA, GIAJ LEVRA LINA, GIAJ LEVRA MARIA, Gianetto Arturo, Giannini Pasquale, Girardi Giuseppe, Grillo Giuseppe, Grugnaldi Pietro, Levi Ugo, Manzoni Modesto, Massaia Giovanni, Menini Luca Giulio, Pezzi Bartolomeo, Picchio Agostino, Pinna Pintu dott. Arturo, Porreca Potito, Remondino Pietro, Robiola Giovanni, Rosanna Giovanni, Rossano Pio, Rossatti Giuseppe, Vanetti Alberto, Zamponi Raimondo, Zoppis Giacomo.

Ciriè. — Bocca Luigi, Pogliano Giuseppe.
Collegno. — Dameno Giuseppe.
Courmayeur. — Berthod Ferdinando.
Cuorgnè. — Tos Candido.
Giaveno. — Portigliatti can. Amedeo.
Lanzo. — Camosso Giovanni.
Montanaro. — De Silvestris Spirito.
Nole Canavese. — Buratto rag. Antonio.
Oulx. — Musso ten. Mario.
Pinerolo. — Camusso G. B. Epifanio, Francia Ernesto, Prever Giovanni.
Pomaretto. — Quattrini dott. Alfredo.
Pont Canavese. — Blanchetti Guglielmo.
Settimo Torinese. — Matto Bartolomeo.
TREVISO. — Furlanetti rag. Ugo, Maran avv. Alberico.
Castelfranco Veneto. — Olivotto Mario.
Mogliano Veneto. — Venier conte Ugo.
Oderzo. — Bevilacqua Antonio, Montalto avv. Vincenzo, Sordoni ing. Antonio.
UDINE. — Bianchi Alessandro Oreste, Cameroni rag. Vincenzo, Dari Mario, De Luca Pietro, Durigato Cesare, Lora Tomaso, Merlo rag. Giuseppe, Pecile Paolo.
Forni di Sotto. — Nassivera Osvaldo.
Gemona. — Stroili-Taglialegna Antonio.
Latisana. — Zanon Remo.
Malnisio. — Corica Carmelo.
Medius di Soechieve. — Picotti Giacomo.
Montereale Cellina. — Pietra Raimondo.
Palmanova. — Colussi Luigi.
Polcenigo. — Celotti dott. Giuseppe.
Prepotto. — Buratti Aristide.
Rivignano. — Chiesa dott. Giuseppe, Limena Riccardo, Meret Giovanni, Pertoldeo ing. Andrea, Sprocani dott. Lodovico.
Mestre. — Wolf Enrico.
Mirano. — Golfetto Enrico.
VERONA. — Armellini Candido. Battistoni Attilio, Bertoldi Eugenio, Chieli ten. Federico, Galli-Righi Ettore, Grassetti Guido. Molinari cap. dott. Mario, Stefani Andrea, Stegagnini Luigi.
Bosco Chiesanuova. — D'Errico Augusto.
Cerea. — Finato avv. Teodoro, Merlin ing. Giuseppe.
Cologna Veneta. — Arrivabene conte Giberto, Colato Amedeo.
Legnago. — Albonello Pietro, BOTTURI GIUSEPPINA, DE PAOLA ADRIANA, Orlandi ing. Giovanni, Zoppi dott. Alessandro.
Villafranca. — Zago Romano.
Villabartolomea. — Ghedini Benedetto.
VICENZA. — *Arsiero.* — Dall'Osteria Umberto, Franco dott. Giovanni.
Bassano Veneto. — Marin dott. Giuseppe, Wipflinger Giuseppe.
Longare. — Bassani Luigi.
Lonigo. — Scortegagna Pietro.
Montebello. — COSTA MARIA, Farina cav. G. B.
Quinto Vicentino. — Grandis Amilcare.
Tonezza. — Canale Santo.
COLONIA ERITREA. — *Adi Caiè* — Circolo Ufficiali, Piantelli ten. dott. Giuseppe.
Adi Ugri. — Biancalana ten. Gaetano, Cossio ten. Guglielmo, De Marzo dott. ten. Vincenzo.
Agordat. — Di Bella Paolo.
Massaua. — Bertuzzi rag. Romolo, Pentinalli Camillo.
Saganeiti. — Nigra Teodoro.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Matteicich Luigi.
Fiumicello. — Lupieri Carlo, Strussiat Egidio.
Gorizia. — Roth ing. Oscar.
Pola. — Braida Orfeo.
TRENTINO. — *Ala.* — Tordo Angelo.
Castel Tesino. — Tomaselli Giovanni.
Ragoli. — Leonardi Giovanni.
Riva al Garda. — Bozzetto Giovanni. Gottardi Gottardo.
Trento. — Franci Giuseppe, Rossi Giuseppe, Simeoni Luigi.
PROVINCIE DIVERSE. — *Graz.* — Nigris Ciro.
Sebenico. — Marantonio ing. Corrado.

Belgio.

Bruxelles. — Van Volchxsom Georges.

Francia.

Grenoble. — Neyret ing. André.
Heinlex. — Duval Yzelen.
Nizza. — Gazzulino Teodoro, Nencioni Achille.
Paris. — Rousseau Paul.

Villefranche sur Mer. — Bianchini Silvio, Degl'Innocenti Pietro.

Germania.

Berlin. — Sarli ing. Cristiano.
Ersingen. — Bartocci Angelo.
Heidelberg. — Krüche ing. Harav.
Rosslingen. — Menghini Crispino.

Svizzera.

CANTON TICINO. — *Arbedo.* — Brunetti Simone.
Bellinzona. — Peter Teodoro.
Biasca. — Rodoni Costante.
Brissago. — Tiboni Luigi.
Lugano. — Alghinoni Carlo.
Sierre. — Guglielmetti Attilio.

Turchia.

Costantinopoli. — Crisafulli Teodoro.

AFRICA.

Alessandria Egitto. — Marino Adamo.
Cairo. — De Castro ing. Ettore, Mosseri Rey Isaac J.
Kalaa-Djerda. — Cadorin Mario, Cavalli Guido, Vinattieri Fulvio.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Canada'.

Ontario. — Wood W. A.

Stati Uniti.

Boston. — Dunne W. A., Palmer William.
Brooklyn. — Main John Walter.
La Selva. — Ireland Arline Davis.
Newport. — Fearing George R.
S. Francisco Calif. — Buck C. W., Cordano G. B., Fulloni geom. Joseph, Mollea A. Ernesto, Puccinelli Giulio, Sarno Costantino.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Bell-Ville. — Ariando Giovanni, Forchino Stefano, Robert Enrico, Sobrero Bartolomeo.
S. Antonio de Litin Bell-Ville. — Busso Giuseppe Enrico.
Buenos Ayres. — Botto dott. Tancredi, Canepa David, Franciscovich Antonio, Gregorini ing. Giovanni.

Chile.

Santiago. — Ormezzeno Riccardo.

Equatore.

Guayaquil. — Dapelo Giuseppe, Rebutti Pio.

Peru'.

Callao. — Spigno Silvio.
Lima. — Conti Mario.

Uruguay.

Montevideo. — Dallera Juan L. A., Guerra Josè.

ASIA.

Cina.

Shanghai. — Bahlmann Robert.

Turchia Asiatica.

Smyrne. — Enriguez Maurice, Faakimides Gioacchino N., Giudici Michele.

Posizione dei Soci al 15 Luglio 1909.

Soci annuali al 15 giugno 1909	N.	71 128
Dimissionari, irreperibili, morosi, ecc.	»	106
	N.	71 022
Soci nuovi inscritti al 15 luglio 1909	»	1 152
Totale Soci annuali	N.	72 174
Soci vitalizi al 31 dicembre 1908	N.	2 329
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 luglio 1909	»	485
	N.	2 814
Totale Soci	N.	74 988

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi — Capriolo & Massimino - Milano.

ANNO XV 90.000 Copie N.° 9, Settembre-1909
GRATIS AI SOCI

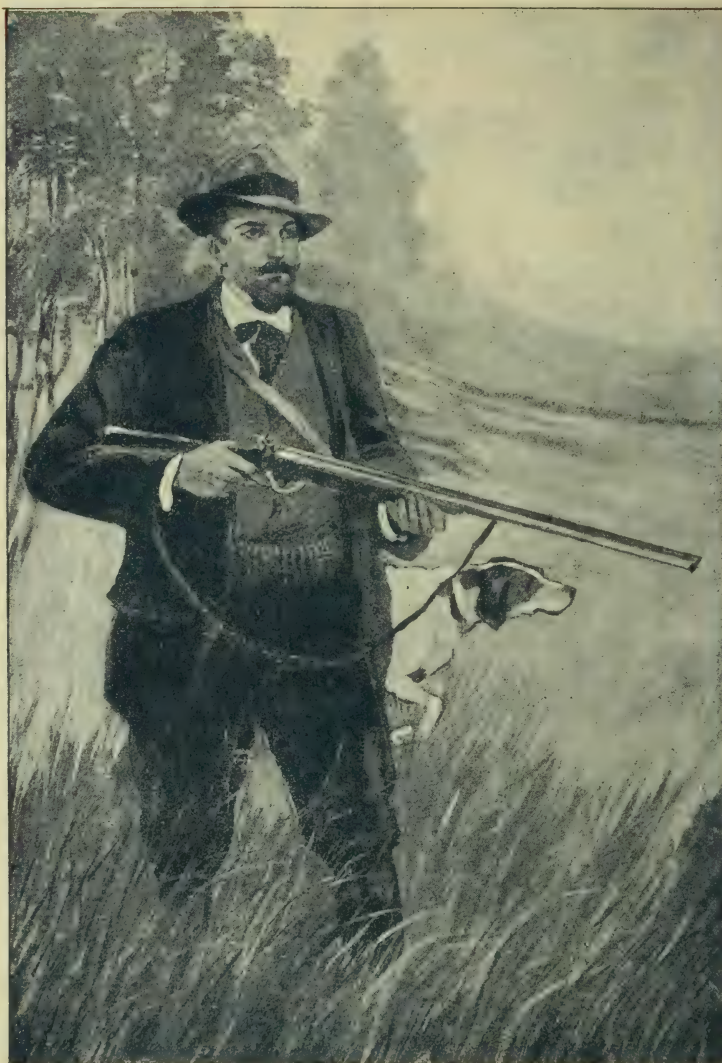
RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

TOVRING CLVB ITALIANO—Via Monte Napoleone 14—MILANO

ANNO XV - N. 9 - SETTEMBRE 1909 GRATIS AI SOCI DEL TOURING

RIVISTA MENSILE

TOURING CLUB ITALIANO

ESCURSIONE ALLE ISOLE EOLIE

II.

Navigando da Lipari verso Stromboli il succedersi delle scene più variate non lascia un istante languire il piacere del viaggio. In nessun altro luogo d'Italia v'è quantità d'isolette, il cui apparire e sparire l'una dietro l'altra possa creare come qui l'illusione di una rotta attraverso un grande arcipelago.

Al momento della partenza la spiaggia formicolante di persone del porticciuolo di Lipari, l'animazione della sua breve banchina, le bianche chiesuole di San Giuseppe e degli Angeli Custodi, l'aspetto non privo di una certa grandezza delle case che fanno fronte al mare, la massa grandiosa del Castello formano un quadretto interessante. E' un po' una Chioggia... africana.

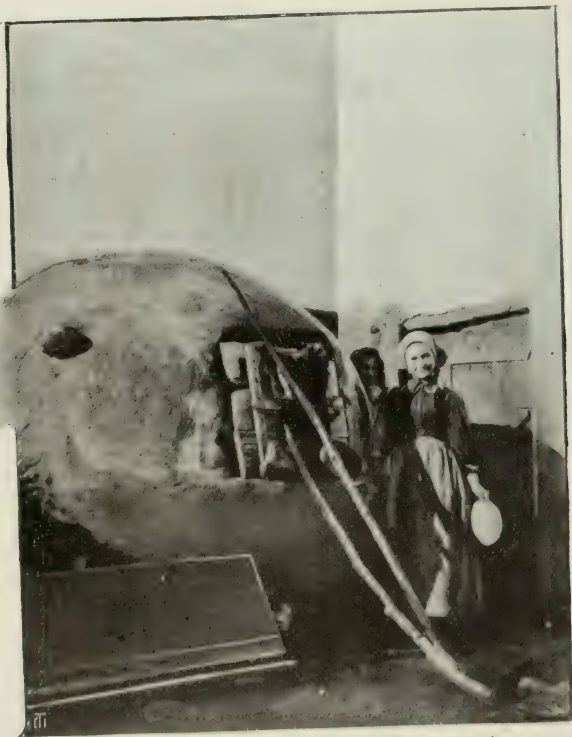
La svelta e nervosa figura del Console del Touring, Filippo De Pasquale, nell'elegante costume bianco che potrebbe essere di canottiere se non fosse d'industriale che frequenta le proprie cave polverose di pomice — è d'altronde un canottiere appassionato — mi abbandona solo all'ultimo momento, quando l'elica del vaporetto batte l'onda e tronca per forza le sue inesauribili cortesie.

(*Fot. L. V. Bertarelli*).

Dettaglio della piattaforma di Strombolicchio. Uno scoglio di basalto strapiombante sul mare.

Via lungo la costa, talora rasente i promontorî, tal altra in pieno mare al largo delle insenature, si svolge il panorama come sulle rive d'un lago. E' dapprima il Monte Rosa, poi Canneto, caliginoso per le polveri della lavorazione della pomice. Ivi due vapori sono sotto carico. Poi ecco ancora un Capo Rosso e quindi di nuovo il chiarore di Monte Pelato, tutta una montagna di tufi bianchi, che finisce a mare con un gran muraglione candido, alto centinaia di metri, lungo un chilometro, maculato di forellini neri che sono bocche di cave. Poi è Acquacalda, un paesino ove un altro vapore imbarca il solito minerale.

Ora il mio vaporetto traversa il canale di quattro chilometri che divide Lipari dall'isola di Salina, la Didimo antica, cioè *gemella*, a motivo dei suoi due vulcani estinti, Monte Fossa delle Felci (m. 962) e Monte dei Porri (m. 860), separati dalla alta Valle della

Compare Giuseppe impaglia i fiaschi (Stromboli).
(*Fot. L. V. Bertarelli*).

Un forno da pane a Ginostra (Stromboli)
(*Fot. L. V. Bertarelli*)

Chiesa, che delineano un profilo mamillonare caratteristico. E' l'isola del malvasia così detto di Lipari, dei capperi, della *passolina*, delle mandorle. E' la più ricca di terreno coltivabile e, come sempre quello che viene dalla decomposizione delle roccie vulcaniche, fertilissimo.

Malfa e Santa Marina sono i due paesetti più importanti, ma parecchie altre frazioncine animano le pendici e le spiaggie. Una lingua di terra che, unica forse in tutta l'isola, giace ai piedi degli altissimi bastioni basaltici, è messa a partito con delle piccole saline. La popolazione è rotta alle fatiche, vivace, bella, e fornisce alcuna macchiette al mio kodak.

Mentre il vapore si avanza girando l'isola, a destra e a sinistra davanti ad esso continuamente si levano a volo spaventati i pesci volanti, — rondini di mare — duri e impettiti, lunghi 25 o 30 centimetri, con due ali giallastre trasparenti che sbattono non col ritmo lento ed ampio degli uccelli ma piuttosto colla vibrazione breve e nervosa delle libellule. Hanno del resto un po' la durezza di linea della libellula, senza la flessuosità e l'eleganza del volo di questa. Si alzano uno o due metri sull'acqua e fuggono in linea retta normale al vapore per un centinaio di metri, poi generalmente deviano in curva e vanno a rituffarsi a una cinquantina di metri più lungi. Talora cinque od anche dieci pesci volano insieme; ne vidi anche uno stormo di una cinquantina.

Il singolare spettacolo è fatto per un momento dimenticare da una diversa scena imponentissima. Un'immensa finestra, forse di una quarantina di metri d'altezza per altrettanti di larghezza, perfora un promontorio nel mare — il Capo Perciato. Peccato che il vapore passi un po' lontano per ammirare i dettagli di questo curioso fenomeno. Esso mi ricorda la Foradada, davanti alla Cala della Morte presso Capocaccia in Sardegna, uno dei luoghi più pittoreschi della costa a nord di Alghero.

Sulla sinistra si alza Filicudi, detta anche Filicuri, a 773 metri, con due crateri, e, mi dissero, anche con un'interessante grotta di basalto colonnare. Anch'essa ha un Perciato e degli scogli che devono essere magnifici; uno, detto espressivamente Canna, s'alza a 71 metri dal mare a più di un chilometro dalla riva. La Fenicusa antica — dalle palme — copre in distanza Alicudi (o Alicuri), anch'essa miserabile, sterile, disabitata. Il suo nome viene da Ericusa, e dall'erica che sempre si allignò; il suo cratere — la Montagnola — tocca i 666 m.

Il vapore mette la prua su Panaria (circa sedici chilometri da Salina e quattordici da Lipari) che forma un piccolo arcipelago a sè con degli scogli di un pittoresco eccezionale. Sono Le Formiche, Lisca Bianca, Lisca Nera, Bottaro, Dattilo, Panarelli, le Guglie e un po' più in là Basiluzzo (165 m.) con Spinazzola, che ho presentato ai lettori della *Rivista* nel fascicolo di agosto. Soltanto Panaria (Evonimo degli antichi) ha una piccola popolazione; gli altri scogli (anche se vasti come Basiluzzo) sono del tutto disabitati. Le loro forme

sono straordinariamente belle. Il basalto vi prende in molti luoghi la struttura colonniforme; esso dappertutto ha ardimenti di guglie, di creste, di precipiti cascate che nessuna dolomia può agguagliare. Il sole alto li tinge di rosso cupo, il crepuscolo li sfuma nell'azzurrino, il mare li taglia con una linea verde o turchina o li cerchia di bianco secondo i momenti: navigare tra questi stupendi colossi riempie di muta ammirazione.

Districatosi da questo dedalo insidioso, il vapore fila diritto su Stromboli, cono regolarissimo (m. 926) che signoreggia solo tutto il mare intorno. Mano mano che s'avvicina si disegnano le *sciare* (frane) che scendono come ventagli aperti dall'apice alla base, tra il pietrame della zona media e il verde dei vigneti nel basso.

Un paesino — Ginostra — appare un po' alto sul mare, poi si gira torno torno alle spiaggie dirute; a un tratto su una lingua di terra appare una festa di colori — bianco candido di casette, verde e celeste e rosso di canotti e paranze e piccoli bastimentini tirati in terra come giocattoli, arancione di vele triangolari: è San Vincenzo, vale a dire la frazione del vasto comune che per antonomasia si chiama Stromboli.

Sbarco facile, in un canotto ricolmo di persone e di cose; una donna prende in spalla la mia valigia e mi conduce al così detto albergo. Albergo? Una casetta dove si dorme con un nugolo di zanzare senza traccia di zanzariera, un'altra casetta poco lontano ove vi fanno — così si usa dire — da mangiare.

Ma non c'è quasi nulla nel preteso albergo, tranne la buona volontà e lo sforzo lodevole ed abbastanza efficace di mantenere la pulizia in un paese senz'acqua.

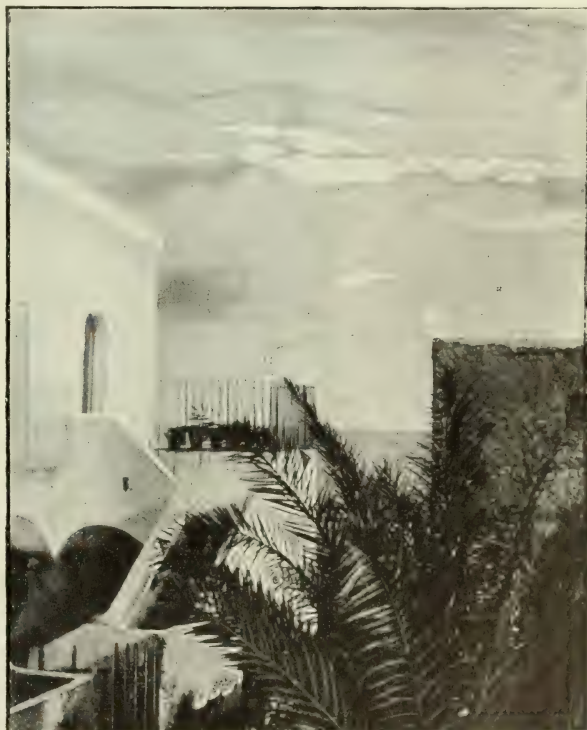
L'acqua da bere me la sono portata io da Lipari, ed anche sardine e carni conservate. Non c'è che raramente carne a Stromboli, e pesce quando ne pigliano. Io ne ebbi soltanto il terzo giorno, di un pesce spada di 50 chili che aiutai a tagliare sulla spiaggia, bel grasso, tondo, buono in padella ma feroce quando lo si sciolse dalla rete.

Comare Tizio vedova Renda, l'ottima albergatrice, mi diede quasi per grazia un pollo e così per due giorni un po' di brodo, e, anche per grazia, un po' di latte di capra al mattino. Chi ama il *camping* vada a Stromboli.

* * *

L'ascensione dello Stromboli non è punto comoda, anzi tutt'altro, nè ci sono malizie per prendere in giro questo cono regolare il quale, quando se ne è sormontato il piede coperto di vigneti, è accessibile, e a fatica, soltanto su per le *sciare* (lunghe frane di lapilli e sabbie) e su per certi pendii inverosimili di scorie angolose e di croste friabili, dove il piede affonda e perde altezza.

Negli altri posti si presentano difficili od impossibili da scalare le trachiti e i basalti talora strapiombanti,

Comare Grazia va al pozzo (San Vincenzo - Stromboli).
(*Fot. L. V. Bertarelli*).

La casa di Donna Lucia Renda, che serve da alberghetto (Stromboli)
(*Fot. L. V. Bertarelli*).

che, liquidi un tempo, si rappresero in contorcimenti convulsi.

La salita si principia percorrendo piacevolmente le frazioni principali di Stromboli, S. Vincenzo e S. Bartolomeo. Sono due paesetti con casette bianche a dado, la maggior parte di solo pian terreno, col tetto piano, di apparenza assolutamente africana, disseminate lungo mare e sulle prime pendici in mezzo a vigneti coltivati con cura.

Gli abitanti non hanno segreti nè paure, ossia nulla da nascondere moralmente e materialmente: tutte le porte sono aperte, nè vi è un solo carabiniere in tutta l'isola. Si guarda perciò liberamente dappertutto, si entra dove si vuole, certi d'essere accolti cortesemente.

Davanti ad ogni casa c'è un allegro pergolato; nel complesso le abitazioni hanno un'aria, se non di agiatezza, per lo meno di decorosa povertà. Come a Lipari, di cui Stromboli è frazione, non vi sono tasse comunali.

C'è, complessivamente, una certa pulizia, favorita dal clima sempre secco, anzi purtroppo così secco che la mancanza di acqua è una grave calamità normale. Come in tutte le Eolie, qui non c'è una sola fonte, o, per essere preciso, ce n'è una, la quale dà, goccia a goccia, sì e no una bottiglia d'acqua ogni dieci minuti!

Tutta l'acqua che si beve è di cisterna, ma talora le cisterne sono insufficienti, e si patisce la sete. D'estate non piove mai e quando le cisterne sono presso ad esaurirsi, l'acqua è veramente pessima.

L'ISOLA DI STROMBOLI (926 M.). L'ESTREMITÀ SINISTRA È LA PUNTA LENA VOLTA A SUD. PRESSO L'ESTREMITÀ DESTRA SONO SAN VINCENZO E SAN BARTOLOMEO (*Fot. L. V. Bertarelli*).

Io mi portai dell'acqua minerale da Lipari, ma siccome non mi bastò, mi provvidi poi di acqua filtrata al semaforo, per gentilezza di quei semaforisti.

Qua e là si vedono traccie di precedenti terremoti e specie dell'ultimo, che però non fece danni gravissimi.

Una chiesa di recente costruzione, che è in fondo al paese, ne fu peraltro in parte sfasciata. Dio lo ha voluto! dice la popolazione rassegnata. Ma questa popolazione, quasi tutta di donne, nè brutte nè belle — gli uomini sono in mare e moltissimi emigrano — non è di rassegnati neghittosi: essa lavora invece con vigore allegro. Scendono dalla montagna queste robuste donne, giovinette, adulte, longevi anche in modo eccezionale ma sempre vegete, cariche le spalle di grandi fasci di ginestre fiorite da intrecciarne stuoie e rivestimenti di damigiane; di erbe odoranti di menta, di canne per reggere le vigne.

In nessun sito si vedono quadrupedi, nè ve ne sono, tranne poche capre scarsissime di latte. Non vi sono pascoli, non c'è fieno, non c'è consumo di carne, non c'è un solo agrume. Trovare un frutto di limone a Stromboli è un affar serio e quei pochi che ci sono vengono dalla Sicilia. Pochissimi legumi, nessuna pianta da frutto tranne un po' di fichi: soltanto ora si comincia a piantare qualche albicocco. Vi sono pochissimi ulivi, nessun altro albero ma solo arbusti. L'ombra è un mito, salvo lungo le case. Si vede presso le abitazioni e soltanto per ornamento, qualche raro dattoliere, di cui mi si disse, ma stento a crederlo, che i frutti maturano abbastanza da diventare commestibili.

Un po' più su del paese, si oltrepassa l'antico semaforo, abbandonato perchè pericolante: i terremoti a poco a poco lo hanno tutto dislocato.

Il caldo è già torrido, sebbene siano appena le dieci del mattino. Non sono solo ma accompagnato da due turisti incontrati a Stromboli merce rara e, s'intende, d'importazione: uno è un professore di geografia, polacco e slavo, che fa un viaggio di istruzione a spese del governo austriaco; l'altro è un giovane fotografo professionista tedesco, agile e svelto, malgrado il carico della sua macchina. D'italiani, al solito nessuno.

Il sole fa salire il termometro a 54 gradi, le pietre sono infocate, le fauci riarse, avendo già consumato le provvigioni di caffè. Non contiamo affatto che la salita ci porti in aure più fresche, anzi speriamo nel fuoco terminale, premio ai nostri sforzi. Così attraversiamo penosamente, ansimando un po' la zona di pietrame trattenuto da grosse ginestre, da grandi eriche, e da qualche fico selvatico, che forma come una siepe sopra le ultime vigne.

Magnifici cespugli di capperi, dai fini e profumati fiori, dalle foglie verde scuro, disposte regolarmente intorno al sottile e lungo bastoncino che le porta, fanno ombra, purtroppo non a noi che siamo troppo alti ma soltanto a miriadi di scarabei e di formiche fortunate della loro umiltà.

Attacchiamo lunghe, eterne *sciare* di lapilli e sabbie vulcaniche. Esse hanno tutta l'aria dei nostri nevai alpini come pendenza, aspetto della superficie talora rugosa, talora liscia, e come fisionomia generale: ma sono roventi anzichè gelate!

Quando Dio vuole, finalmente giungiamo all'ultima cresta: non è facile avvicinare il cratere il quale si presenta ben diverso da quelli del Vesuvio, dell'Etna, di Vulcano, di Lipari, e in generale dei crateri che sono in vetta.

La cima dello Stromboli è tagliata nettamente di sbieco e su questo taglio, che non è piatto ma concavo, sorge, alquanto a valle dalla vetta

verso nord-ovest, un cono giovane, circondato da tre parti dalla cresta principale che costituisce il cono più vecchio: è del resto la disposizione solita e geologicamente tipica degli atrii che circondano un cono attivo.

Passare dalla cresta del cono vecchio a quella del cono giovane è facilissimo da alcuni lati, ma la vicinanza dell'orlo di questo misterioso budello che comunica col fuoco interno incute paura.

Si sa che il ventre immane ribolle sempre e di tanto in tanto si allevia con scariche istantanee; il cratere fuma, sbuffa; acri vapori agitati da soffioni improvvisi ne esplodono talora con violenza. Quando ci si trova presso una manifestazione come questa di attività endogena imponente, la curiosità di guardare dentro nelle segrete vie tenzona col timore di una brutta sorpresa. Così rimasi per più di un'ora coi miei compagni a rispettosa distanza dal labbro del cratere in attesa di qualche fenomeno vivace, ma invece nulla accadde di notevole.

Meditavo quelle parole di un autore recente, il quale, trascinato forse a riprodurre relazioni un po' magniloquenti ha scritto delle Lipari: « Generate tutte dal fuoco sotterraneo, in alcune di esse arde ancora intensissimo, e se nella più parte più non divampa alla superficie, tuttavia la copia delle acque bollenti, la varietà delle mofete, il tepore delle roccie, i muggiti sotterranei, la frequenza dei terremoti, e di altri fenomeni vulcanici, attestano che è sempre vivo nelle viscere e attivo un incendio. » E fin qui sta bene, ma nello Stromboli correndo un po' troppo oltre dice: « Se l'osservatore si colloca sull'orlo della spaccatura, in modo da poter allungare la testa sull'abisso a perpendicolo, vede la lava simile a uno specchio metallico rilucente. Segue quindi improvvisamente un'esplosione tonante, accompagnata da un getto di gas che si raddensa nell'aria in bianche nuvole rotonde; la lava raffreddata ascende e discende come una massa liquefatta a intervalli regolari, slanciando nella discesa insieme ai vapori, una grande quantità di pezzi roventi, oltre che scorie, che si innalzano a cento metri circa sopra l'orlo del cratere ». Vulcano educato, come si vede, a sparare così possenti artiglierie lasciando incolumi i turisti...

Dopo un'ora di attesa, facendomi coraggio, cercai anch'io di guardare dentro, quasicchè il mio sguardo potesse commuovere Plutone e procurarmi il piacere di qualche bella conflagrazione, ma non vidi che un mare di fumo. Mi ritrassi subito lontano, del resto, e rimasi ancora due altre ore intiere in attesa, senza altro risultato che quello di assistere di tanto in tanto alla fuoruscita tumultuosa di grandi soffi di vapore, parecchi secondi dopo la quale cadeva tutt'intorno una pioggia di ceneri che mi obbligava ad incapucciarmi colla giacca e mi penetrava tutti gli abiti...

***

Strombolicchio è uno degli scogli più belli dell'arcipelago, quasi un'isoletta, e misura 56 metri di altezza.

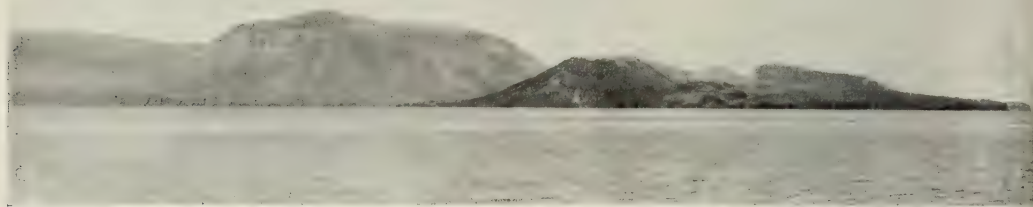
Sorge sul mare senza alcun contorno di scogliere minori a 1400 metri dalla riva di Stromboli. Il suo rosso basalto compatto si alza da ogni parte a picco con liscie pareti, dove il *grimperista* più abile non troverebbe alcun appiglio. Sulla sua cima, frastagliata da enormi punte sporgenti, trova posto una lunga piattaforma, ricavata a forza di mine una ventina di anni fa, nell'intendimento, dicesi, di basarvi un faro che poi non si fece più. Oltre alla piattaforma, dell'opera avviata è rimasta una scala di servizio, vertiginosa ma ben conservata, costruita verso l'alto mare, cosicchè si può salire facilmente sul colosso.

Nella barchetta che mi porta a Strombolicchio due robusti rematori, messi in allegria dalle cinque lirette convenute, forzano l'andatura contro le brevi ondate. Il tempo è magnifico, il sole fiammeggiante colorisce ogni cosa intensamente. E' uno di quei momenti in cui tutte le circostanze si sommano per rifare all'occhio una vivezza e una novità di impressioni che l'abitudine sembra dovrebbe in esso esaurire. Il nostro spirito, per fortuna, non si stanca mai; esso ha, quasi d'ora in ora a seconda della luce fisica o intellettuale, dei rinnovi di sensibilità.

ISOLA DI PANARIA, LATO MERIDIONALE (PUNTA MILAZZESE). LA VETTA È QUELLA DELLA PUNTA DEL CORVO (422 M.). (*Fot. L. V. Bertarelli*)

Mai credetti di vedere casette più bianche al sole, di quelle sparse dentro il verde tenero dei vigneti di San Bartolomeo e di San Vincenzo; mai una spiaggia mi parve insinuare un lento declivio di sabbie più nere sotto la coltrice di un mare più azzurro. Il cono perfetto ed imponente dello Stromboli, era cerchiato a raso del mare da un filo sottile di spume candide; in cima una nubecola di vapore segnava la respirazione tranquilla del mostro addormentato.

Avvicinandomi a Strombolicchio, la sua vista mi affascina: ingigantisce; il sole nel tramonto lo schiarisce, lo fa risplendere della solenne tinta aurata dei travertini greci, combusti dal sole quasi libico di Girgenti. In questa Sicilia il paesaggio ha sempre un carattere grandioso e nei colori violenti serba e traduce come il riflesso di tempi eroici e gloriosi.

Questo masso enorme, che si innalza come una sfida dalle onde solitario e incrollabile, sarebbe bene una meta degna di artisti e capace

L'ISOLA DI VULCANO. — A SINISTRA IL MONTE ARIA (499 M.), IN MEZZO VULCANO (386 M.) COL CRATERE DELLA FOSSA GRANDE, A DESTRA VULCANELLO (123 M.) COI SUOI TRE CRATERI. (*Fot. L. V. Bertarelli*).

di scuotere l'attenzione degli indifferenti più induriti. Essa dovrebbe attirare in ogni momento stuoli di turisti. Purtroppo essa è in Italia.

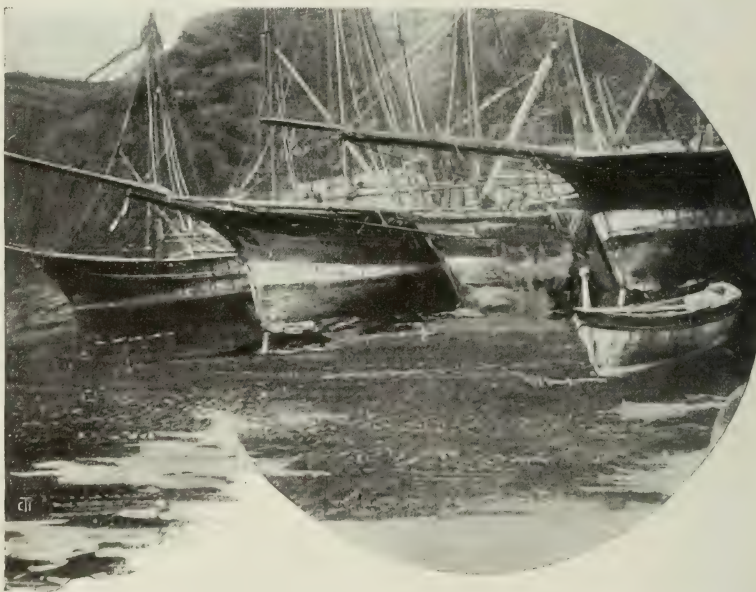
Ora si tratta di approdare; per fortuna il vento è da sud, e la scaletta finisce sulle roccie dall'altra parte. Nullameno un po' di risacca c'è e occorre tutta la forza e l'abilità dei due marinai, per avvicinare il canotto e tenerlo a piccola distanza senza sfracellarlo contro gli scogli nocchieruti, mentre io spicco un salto e mi trovo al sicuro. Ma mentre si fa questa manovra, più breve da raccontare che da attuare, io rimango estatico a guardar giù nel mare, tra canotto e roccia.

L'acqua colora il sasso, fin dove si perde nelle oscurità dell'abisso di tutti gli splendori di una immensa ipotetica coda di pavone: è uno spettacolo incredibile e meraviglioso.

PICCOLI NAVIGLI TIRATI IN SECCO SULLA SPIAGGIA DI SAN VINCENZO DURANTE LA STAGIONE MORTA. (*Fot. L. V. Bertarelli*).

L'imbarcazione celeste a orli bianchi e rossi dà coi suoi riflessi le intonazioni alte, il muraglione cupo e viscido la gamma profonda; il sole è il bizzarro pittore che fa la tavolozza coll'acqua sbattuta tra legno e sasso e gioca e ride e dipinge nella stretta intercapedine proprio l'occhieggiare misterioso di una coda di pavone. L'oro cupo, il celeste lucente, il turchino vellutato quasi nero con delle marezzature chiarissime, trasparenti, vagano sul sasso, si allungano e si stringono in maglie oscillanti dentro l'acqua, fosforescente come nella grotta di Capri. Quando l'onda si abbassa e ricadono dallo scoglio le piccole cascatelle spumose, una miriade di brillanti attraversa il fantastico pozzo tra la barca e il sasso: consimili luccicori dovevano scintillare nelle mani del leggendario Conte di Montecristo nella caverna delle pietre preziose.

Io vorrei guardare, guardare intensamente ancora quelle bellezze, ma i miei aguzzini mi dànno sulla voce, mi tirano per le braccia, mi obbligano a saltare sulla roccia; essi non vogliono arrischiare una falla nella loro barca. Ah, se potessi fare un'istantanea a colori per la *Rivista!*

In pochi minuti guadagno la piattaforma, dove pare di essere in aeroplano (almeno mi immagino che qualche cosa di simile si provi nel volo): dappertutto sotto i piedi il vuoto che attira, il mare a perdita di vista, i colori più limpidi, dal verde quasi bianco al turchino quasi nero secondo gli orizzonti. E quasi galleggianti nelle acque, tanto ne sono diafani i toni, tutte le isole dell'arcipelago, Basiluzzo Panaria, Salina, Filicudi, Alicudi, Lipari, Vulcano, Stromboli, circonfuse da una caligine dorata. Nella grande scena quasi opprimente, l'occhio riposa sui piccoli dettagli: una vela da pesca degli alcioni che si precipitano a capofitto e sfiorano l'onda insidiando i pesci, il fumo di un vapore lontano, la mia barchetta che si dondola a due cento metri da Strombolicchio come un cetaceo che pigli il sole. Il silenzio perfetto, la luce abbagliante, l'immensità del quadro annien

TIPI EOLICI. — La vecchia in alto a destra passa per centenaria. L'altra in mezzo a sinistra ha 102 anni sicuramente verificati, non porta occhiali, fa tutti i giorni un chilometro di strada montuosa, uscì sveltamente senza aiuto, per farsi fotografare, da una vasca di sasso in cui lavorava a togliere grossi ciottoli cadutivi pel terremoto, coltiva legumi e fa conto di continuare così per molti anni ancora. - Due marinai di Malfa e Rinella. (*Fot. L. V. Bertarelli*).

tano e fanno estatici. Il pensiero s'acquieta, s'assomiglia al prossimo vulcano: tregua di momenti che precede l'agitarsi d'ogni giorno, il tumulto di certi istanti.

Tornando da Strombolicchio a San Vincenzo, i miei rematori spingevano impetuosamente, lamentandosi di dover contrastare contro una viva corrente. Io non me ne persuadevo troppo non avendo alcun punto fisso di paragone per giudicare che l' acqua scorresse. Essi mi andavano spiegando che talora la corrente viene dal sud, tal altra dal nord, che c' è in un luogo e non c'è in un altro anche vicinissimo. A dir vero, io credevo che essendo al ritorno mi lavorassero per la mancia, ma dovetti persuadermi che invece avevano perfettamente ragione.

Passando lungo una rete ancorata in mare, sostenuta da una quantità di sugheri e disposta nel filo della corrente vidi l' acqua filare così velocemente da produrre un fruscio e un rigurgito assai forte sui sugheri. Buttando un pezzetto di carta in acqua, se ne andava alla deriva come in un fiume. Più oltre incontrai un'altra rete normale alla corrente; ebbene anzichè tesa verticalmente dai piombi sotto i sugheri galleggianti, formava colla verticale un angolo di circa 45°. Ivi non sarebbe stato possibile nuotare contr'acqua che per breve tratto.

Queste correnti vanno e vengono da un momento all'altro e pur avendo secondo il vento, pare, un orientamento generale, sono localizzate tanto che, poniamo, a 100 metri da luoghi dove infuriano, le acque sono affatto immote.

Scilla e Cariddi sono dunque forse ospiti ora del vecchio Eolo.

***

Riassumere le impressioni della mia breve escursione all'arcipelago di Lipari mi sembra inutile: appare chiaro che ogni turista può attingere da questa passeggiata un profondo e giustificato godimento.

Ma non voglio chiudere questo secondo articolo senza deplorare che tante bellezze siano così osticamente condite da una totale mancanza di *comfort*.

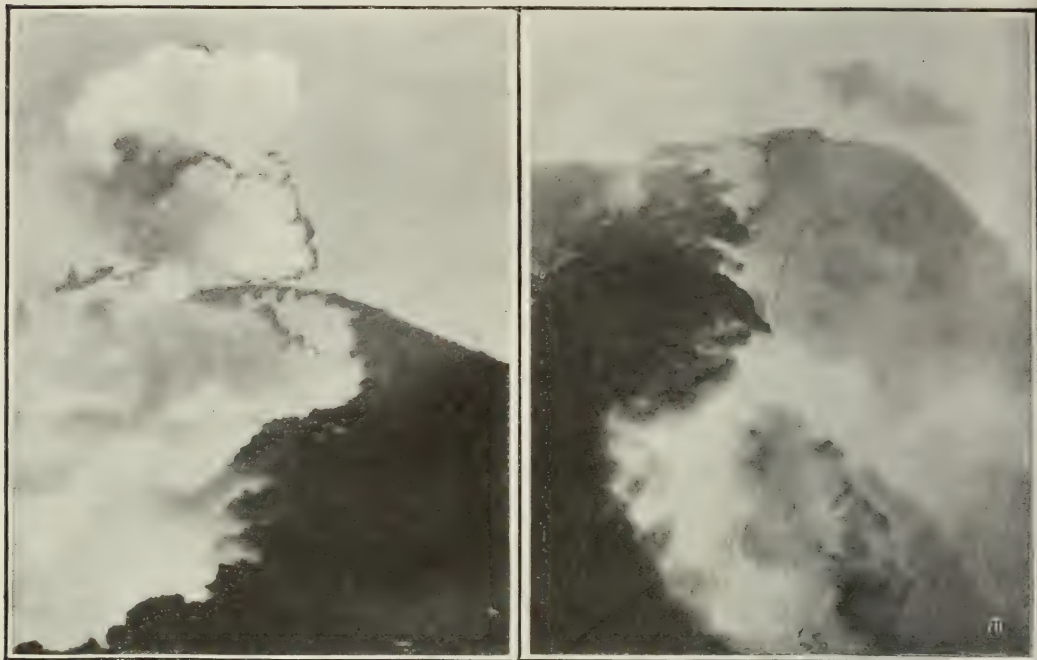
La Commissione pel miglioramento degli Alberghi del Touring qui nulla potrebbe fare, si troverebbe come un missionario incompreso in *partibus infidelium*. Gli sforzi del nostro Console, che ha lavorato con energia e con un vero sentimento di ribellione contro lo stato di cose locale sono rimasti sterili. L'evoluzione è ancora lontana, l'abbiezione attuale non è quasi avvertita.

Lipari mi è apparsa nel *comfort* oggi tal quale la vidi dieci anni fa. Gli alberghetti sono al disotto di qualunque infima osteria di un paese settentrionale e così sporchi da apparire inabitabili. Il ristorante — quasi l'unico — che passa per il migliore di Lipari è una bottega sudicia ad archivolti bassi, dove si mangia alla meno peggio ma dove il servizio è fantasticamente diverso da quanto s' usa in luoghi rispettosi del viaggiatore. In un angolo della bottega un povero vecchio infermo, credo il padrone, sepolto in un seggiolone tra cuscini e coperte agita da mane a sera una bacchetta con un piumaccio di giornali ritagliati per scacciare le mosche. Vedere questa rovina d'uomo paralitico e chachettico stringe il cuore e fa passare l' appetito. Non accenno che questo dettaglio per caratterizzare il senso estetico che guida l'organizzazione di quel così detto ristorante. Ma se vi parlassi di ciò che ho visto in cucina....! Del resto vi è nell'isola un tentativo coraggioso di sfruttamento delle acque termali di San Calocero (bagni e stufe naturali caldissime veramente efficaci) ma riesce a svolgere faticosamente la sua vita priva di certi fondamenti necessari, mentre meriterebbe di riuscire.

La faticosa salita dello Stromboli, traversando una *sciara*.

(*Fot. L. V. Bertarelli*).

Nei diversi paesucoli delle isole bisogna ricorrere all' ospitalità privata. Di Stromboli ho detto qualche cosa. I due vapori che fanno il servizio delle isole, il *Corsica* e il *Milazzo*, sono così vetusti che non se ne riconosce più l'età sotto la crosta dei tempi. E perchè vi si viaggia da tutti con biglietto di terza classe, dividendosi poi spagnolescamente il pubblico secondo lo stato sociale? Io da Milazzo a Lipari mi pagai una prima e mi accorsi che tutti avevano la terza ma «la canaglia» andava davvero in terza e i «galantuomini» stavano in prima. Così allora provvidi anch' io pel resto del viaggio. Non parlo del servizio di ristorante a bordo, un orrore! Occorre che, come a Napoli, una Compagnia tedesca venga qui con vapori belli, veloci, puliti e ordinati a sostituire le no-

STROMBOLICCHIO, SCOGLIO BASALTICO ALTO 56 METRI, ISOLATO NEL MARE A 1500 METRI DA STROMBOLI. UNA VENTINA D'ANNI FA SE NE SPIANÒ IN PARTE IL CORONAMENTO PER COSTRUIRVI UN FARO. L'OPERA NON FU COMPIUTA MA RIMASE LA SCALA. LA BELLA ROCCIA RITRATTA NELLA PRIMA PAGINA DI QUESTA RIVISTA SORGE IN CIMA, DALL'ALTRO LATO. (*Fot. L. V. Bertarelli*).

Il cratere dello Stromboli visto da ovest e da est. (*Fot. L. V. Bertarelli*).

stre vecchie carcasse e faccia buoni affari dove noi ne facciamo di pessimi? A Napoli fu così pel servizio di Capri. Dopo protesteremo contro l'intedescamento del nostro paese. Intanto la più notevole opera sulle Lipari è di un arciduca austriaco.

Si comprende da tutto questo che è impossibile di condurre una signora a fare il giro delle Lipari senza prendere prima particolari disposizioni almeno per un alloggio meno disagiato.

Del resto è doloroso di constatare quanto meschina sia l'iniziativa nostra. A Milazzo non si sta meglio! Gli alberghi sono così carichi di untume, così pieni di pulci e di mosche, così superlativamente mal serviti, così sprovvisti che muovono a compassione. Ma più a sdegno, poichè questi alberghi furono da anni sempre abbastanza frequentati, e qualcuno è condotto da persone ammodo, che hanno studi e mezzi. Dopo il terremoto poi, sono sempre stati frequentatissimi; essi, in generale rimandano gente. Ma l'idea del bucato almeno una volta all'anno, della calce, della razzia, della scopa, di un *chef* in cucina che sappia dalle casseruole scavare la ricchezza del padrone insieme alla percentuale per sè, l'idea del cameriere senza pillacchere, che non puzzi troppo di sudore e di sigaretta e anche un po' garbato, tutto ciò non è neppur balenato nella mente degli albergatori di Milazzo. E mi fermo, non perchè mi manchino fatti precisi da denunciare, ma perchè tanto a che varrebbe continuare?

Forse che da queste mie doglianze verrà fuori adesso qualche protesta? Credo di no, dormiranno della quarta. Ma se mai qualche impulsivo scalpitasse a questo schioccar di frusta, pensi che *chi batte ama*. Nessuno ha finora lanciato le Lipari in centomila copie al turismo. Sono io il primo a farlo, ma è mio debito avvertire i turisti delle spine che ammanisco loro colle rose.

Egregi albergatori arretratissimi, se a queste rose con un bel gesto voi toglieste le spine che vi mettete del vostro, vedreste come fiorirebbero!

L. V. BERTARELLI.

Divagazioni sul Montenegro

Narra una leggenda che allorquando Domeneddio s'accinse a creare il globo terracqueo, dopo aver provvisto i materiali per la grande impresa, li distribuì sapientemente, secondo quel disegno mirabile che ancor oggi chiamiamo opera della Provvidenza. E qui distese l'acqua, e là sparse la terra, ed altrove costruì le rocce; nascose il fuoco in focolari sotterranei, e circondò il tutto con una zona d'aria. La terra era fatta; ma (se ne consolino i costruttori del Palazzo di Giustizia) anche Domeneddio aveva errato nei preventivi; gli restava inutilizzato un grande *stock* di roccia approvvigionata oltre al bisogno.

Che farne? Scelse un piccolo paese per deposito — si potrebbe dire per luogo di scarico — e vi lasciò cader sopra tutte le pietre, grosse e piccine, sopravanzate; il Montenegro nacque così.

Molo in costruzione. (*Fot. Pirla-Daverio*)

Alle leggende, che girano da zingare per le campagne, alcune volte è da prestarsi maggior fede che non alla storia che esce dalle Università col diploma sotto il braccio; ma se anche in questo caso non si dovesse tenere per autentico questo atto del Creatore, l'aspetto fisico di gran parte del Montenegro risponde meravigliosamente alla leggendaria origine del Paese.

Il calcare carsico, rotto e sconvolto, s'ammassa in colline e montagne che presentano piuttosto l'aspetto di una catasta di scogli, che non quello di un'ossatura rocciosa compatta quale noi siamo usi vedere nei colossi delle nostre Alpi; e per dippiù le crepe, le anfrattuosità, le caverne, numerosissime, rendono eminentemente permeabili quei monti; tanto che l'acqua piovana non giunge o poco dura a formar corso alla superficie; ma filtra, si affonda, si raccoglie nelle interne cavità, salvo poi scaturire con importanza di fiume da caverne aperte ai piedi delle montagne.

Da ciò deriva che, alla superficie, scarso o nullo riuscì l'effetto delle acque scorrenti, quale noi siamo abituati a riscontrarlo nelle nostre vallate e nelle nostre pendici, dove, col volger dei secoli, si distese un manto di materiali sciolti a coprire le scheletro delle montagne; nella parte più caratteristica del Montenegro ci troviamo così davanti ancora all'aspetto primitivo della formazione di quel territorio, e la nostra mente, fidandosi alla fantasia (tra parentesi, alcuna volta anche è da prestarsi maggior fede alla fantasia che non alla erudizione) ci riporta indietro di secoli e di millennii, per farci contemporanei di quel titanico ammucchiamento di scogli e di sassi di cui dice la leggenda.

Ecco l'attrattiva più squisita di una gita in Montenegro: il sentirsi cioè trasportato, con sole 11 ore di traversata da Bari, in un paese che par lontano nello spazio le mille miglia, ed in un ambiente che par lontano nel tempo parecchi secoli. Non venite a dire che, se così è, la gita non sarà cara che al cuore dei retrogradi; non siamo in periodo elettorale per attaccare una simile discussione e d'altronde la *Rivista del Touring* è per prima cosa un giornale di turismo; ora è certo che se si scoprisse, per esempio, una borgata longobarda, fino ad ora dimenticata, e rimasta tal quale dalla Regina Teodolinda in poi, quella sarebbe la meta di una prelibata spedizione turistica.

Non è poi nemmeno detto che il dare un tuffo di tanto in tanto in un ambiente assai primitivo, riaffacciandoci così per un momento alla vita vissuta dai nostri lontani bisavoli, sia in contraddizione con l'amore al progresso, o sia di ostacolo alla nostra azione di uomini del secolo ventesimo. Un ritorno all'antico, per alcune qualità individuali, potrebbe forse anche giovare (dice un buongustaio di anticaglie) ad accelerare l'avvento di migliori giorni per la collettività. Ad ogni modo — soggiunge l'amico antiquario — in questi tempi in cui le suffragette, le zittelle inacidite e le donne disoccupate si fanno apostoli dell'avvenire femminista, prospettandoci la mascolinizzazione del gentil sesso, dal rude e primitivo Montenegro ci venne, per fortuna nostra una Donna che, mirabile anacronismo, ripose al primo posto d'onore, in evidenza dall'elevatezza di un trono, le più semplici e più antiquate virtù di donna e di madre.

* * *

Fino ad una ventina di anni fa la viabilità nel Montenegro era affatto primordiale, e cioè le arterie principali non eran che strade mulattiere. In questi ultimi tempi i centri più importanti furon riuniti fra di loro con belle strade carrettiere paragonabili alle strade ordinarie dei nostri valichi alpini; la rete stradale mette capo al mare a Cattaro ed a Pristan nella rada d'Antivari.

Hôtel Marina, sulla Penisola Volovitza.

(*Fot. Piola-Daverio*).

Oggi è costrutta anche una ferrovia dalla rada di Antivari al lago di Scutari. Il passaggio così rapido dalle vie di comunicazione medioevali alla moderna ferrovia non alterò l'aspetto caratteristico della regione, perchè non fecero tempo a sorgere le reti di vie secondarie, rappresentate da noi dalle strade provinciali e comunali; e così accade che il treno si arresti in una stazione alla quale non si arriva che per mezzo di sentieri. E son sentieri duri! Alcuni son tanto duri che è troppo faticoso percorrerli a piedi; ed allora — non lo si crederà — bisogna affidarsi allo zoccolo da camoscio ed ai tendini d'acciaio dei vivaci e resistenti cavallucci Montenegrini.

In altro ordine di fatti il brusco passaggio dal medioevo alla vita moderna non valse ancora a togliere il caratteristico colore locale; la Costituzione si aggiunse agli antichi usi e costumi dei Montenegrini senza ancora alterarli, così come le rotaie della ferrovia non sono che un accessorio nuovo in un paesaggio antico.

Fino a pochi anni fa il Principe — il *gospodar* — governava il suo popolo con l'autorità ed il potere che noi dovremmo ricercare — per confronto — nell'epoca feudale o nel tempo dei Patriarchi. Ora, ad un tratto, il Montenegrino vede importata sul suolo della patria quest'altra macchina moderna e complicata che si muove con le elezioni politiche, buratta i candidati, produce i deputati fior di farina, plasma con questi il gran pasticcio della Camera, attorno al quale s'affannano cuochi e maggiordomi, mentre tiene il méstolo un Giolitti di laggiù. Il Montenegrino guarda tra meravigliato ed incerto, come guardano la vaporiera che passa le belle pastorelle cattoliche di Zubci e le altrettante belle mussulmane di Tudjemile.

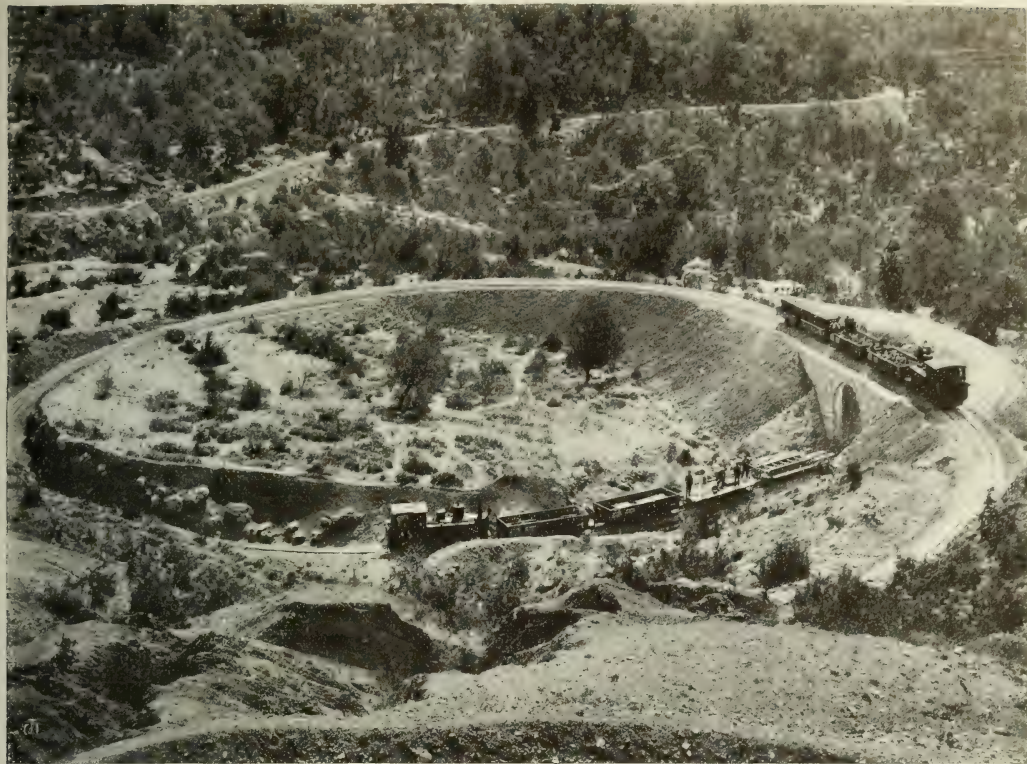
Quando si dice che è un popolo primitivo! Però, ad onor del vero, anche in sì breve tempo la civiltà moderna fece strada, tanto che nelle ultime elezioni si verificarono casi di corruzione elettorale quasi quanto nei paesi più progrediti.

Gli ingegneri osservano l'assestamento dei blocchi per la scogliera del molo.

(*Fot. Piola-Daverio*).

* * *

Entriamo in Montenegro dalla rada di Antivari, la meravigliosa rada, dalle acque profonde difese naturalmente da un arco di monti contro i venti dominanti.

Cerimonia per la posa della prima pietra della nuova Antivari (*Fot. Piola-Daverio*).

TRACCIATO ELICOIDALE PER L'ASCESA AL SUTORMAN. (Fot. Piola-Daverio).

La Compagnia di Antivari, creata con capitali italiani e diretta da italiani, ebbe in concessione la costruzione di un porto, e fra due o tre mesi sarà finito il gran molo della lunghezza di 250 metri, fondato in acque della profondità di 12 metri, il quale renderà ancor più calmo un ampio specchio di mare, e servirà all'accosto dei piroscafi per le operazioni commerciali. Il porto di Antivari sarà porto franco ed un'annessa vasta zona di terreno pianeggiante sarà zona franca.

(Fot. Piola-Daverio).

IMBOCCO DELLA GALLERIA DI SUTORMAN.

Questo porto sull'Adriatico è la realizzazione di un antico sogno dei Montenegrini, lungo tempo costretti a tenersene appollaiati nell'interno delle loro montagne. Antivari fu conquistata, l'armi alla mano, contro i turchi, dal vivente principe Nicola; e, dopo la vittoriosa battaglia, il *gospodar*, sceso dall'altura, attraversata al galoppo la breve pianura di Pristan, spinse il cavallo nel mare, e bevve l'acqua salsa dell'Adriatico, sciogliendo così il voto. Un grande quadro rappresenta e ricorda il fatto che ha sapore dei tempi omerici, e nel dipinto il Gospodar beve l'acqua salsa in una coppa, mentre pare che in fatto — per attingerla — adoperasse la tabacchiera.

Che volete! La tabacchiera è meno melodrammatica che una coppa, è vero; ma quella coppa, non potendosi supporre che il Principe cavalcasse in battaglia con una coppa in tasca, lascia sospettare una preparazione al bel gesto col concorso di un fornitore di coppe pronto sulla spiaggia, mentre la tabacchiera conferma anzi l'impreparazione e l'impeto dell'atto, la sua sincerità e la sua bellezza. Il voto per la tabacchiera; ed anche da questo — come da molti altri casi — si potrebbe dedurre che la semplice verità è più significativa e più bella dell'amplificazione.

Presso al porto sorgerà la nuova Antivari, città moderna, per la quale tutto fu predisposto,

dal piano regolatore alla cerimonia della posa della prima pietra. Manca per ora la città; sorga, e sorga degna della tradizione italiana che aleggia ancor viva e fresca su ogni punto dell'*altra sponda*. E quando sarà costrutta avremo tre città di Antivari in breve territorio. L'Antivari vecchia è una rovina, conseguenza dell'ultima guerra; ma in breve volger di tempo l'edera, i roveti e tutta la flora speciale che attecchisce sulle mura diroccate ed abbandonate, sparsero sulla deserta città il colore romantico delle rovine antiche. E' interessantissimo un giro per quelle stradicciole invase dagli sterpi, fiancheggiate da ruderi di chiese, cristiane e turche, di abitazioni che tradiscono ancora la loro destinazione, di mura di difesa, di fortilizi. Un bassorilievo, un arco di porta, una finestra bifora quì sono il segno dell'unghia del Leone di S. Marco, e là un balconcino coperto, un arco d'altro disegno, un ricamo su una pietra ricordano il dominio turco.

PONTE SULLA LINEA. (*Fot. Piola-Daverio*).

Rovinata la vecchia città gli antivarini non la ripararono, uscirono dalle mura e lì presso, sulle balze edificarono l'Antivari attuale. Un milanese non può a meno di correre colla mente a quando, distrutta dal Barbarossa Milano, i cittadini uscirono dalle mura per fabbricarsi poco discosto le nuove case.

La ferrovia partendo dalla sponda dell'Adriatico incomincia presto a prendere d'assalto la catena montuosa che si distende ad arco sullo sfondo della rada. E l'assalto è duro; in una ventina di chilometri deve portarsi all'altezza di 660 metri, dove s'apre il *tunnel* che attraversa il massiccio del Soutorman, e conduce sull'altro versante verso il Lago di Scutari. Il tracciato è perciò necessariamente assai tortuoso, il che — dal lato turistico — è un merito, perchè il panorama muta continuamente nei punti di vista, mentre, man mano si sale, viene ampliandosi. A una certa altezza la veduta è imponente: sotto di noi degradanti i contrafforti del monte, alcuni dei quali portano a coronamento vecchi *blockhouses* turchi ormai abbandonati; più sotto la pianura di Antivari col secolare uliveto impiantatovi dai veneziani; poi il grande arco della rada terminato a sinistra dalla penisola Volovitza ed a destra dalle gole di Spitza; più in là scintilla l'Adriatico che si confonde col cielo all'orizzonte.

Passato il *tunnel* si discende rapidamente con continue giravolte verso il lago di Scutari, or su un fianco or sull'altro della valle; ed anche qui la via ci offre panorami più raccolti, ma di interesse e bellezza tali, che se quest'altra ventina di chilometri di ferrovia serpeggiasse in uno dei Cantoni della Confederazione Svizzera non troveremmo nel treno posto a sederci fra gli *alpenstock* dei tedeschi vestiti di *loden* verde e gli innumeri canestri di commestibili delle *misses* dall'abbondante dentatura.

Giunti a Vir-bazar possiamo imbarcarci sul lago, visto che la Compagnia d'Antivari ha una sua flottiglia che fra poco salirà a cinque piroscafi. Il lago è ampio, ed in larghezza misura anche più di 10 chilometri; la sua sponda destra, formata dalla catena che lo separa — ad occidente — dall'Adriatico, è una sponda erta,

PARTE DELLA FLOTTA DELLA COMPAGNIA. (*Fot. Piola-Daverio*).

grigia, brulla; la sua sponda sinistra — ad oriente — emerge a pena dal livello del lago ed è piatta per una forte rientranza, fino al piede d'altri monti lontani. Il lago che — così ampio — non ha profondità maggiori di otto o dieci metri, quando è in piena si espande sulla sponda orientale, e siccome l'escursione fra le magre e le piene è anche maggiore di quattro metri, ne consegue che le inondazioni sono vaste. Quando le nebbioline confondono e cancellano le linee della bassa e paludosa sponda sinistra non si vede da quel lato il limite del bacino, e s'ha l'illusione d'essere in mare. Navighiamo su acque dai riflessi opalini sotto quella luce del cielo d'oriente che qualchevolta ci porta il suo fascino fin sulla laguna veneta; disturbiamo i branchi di pellicani che prediligono quel silente ed esteso specchio d'acqua, e ci dirigiamo a sud verso Scutari.

ISOLA DI LESENDRA, SUL LAGO DI SCUTARI.

Fot Piola-Daverio).

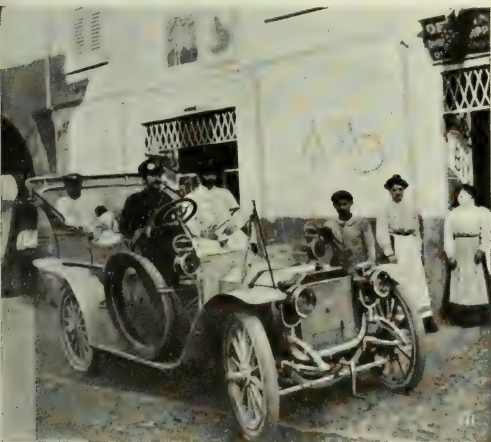
Ma qui, senz'accorgermene, esco dal Montenegro, ed entro in Albania. Che volete? La prua girò a sud quasi attratta dalla imponenza della rôcca veneta che dall'alto domina Scutari, e dalla dolcezza dell'idioma veneto che risuona ancora sulle sponde albanesi.

Per oggi non ripasso il confine; riprenderò a divagare pel Montenegro un altro giorno.

Ing. PIERO PIOLA.

Il Touring ha iniziato pratiche per organizzare una gita sociale in Montenegro. L'alto interesse etnografico e turistico che presenta quella regione, il legame che ci unisce a quelle popolazioni attraverso la storia delle espansioni coloniali italiane, crediamo rendano gradito e significante per buon numero dei nostri soci la progettata gita in Montenegro; come siamo sicuri sarà accetta laggiù una visita nostra. Non ci è dato ancora precisare in quale epoca ed a quali condizioni la gita potrà effettuarsi, essendone difficile ed in parte indipendente dal nostro volere l'organizzazione. Terremo sollecitamente informati i soci dell'opera nostra in argomento.

Il Touring alle grandi manovre.

Nel 1907 il T. aveva già prestato l'opera propria alle Grandi manovre svoltesi nel triangolo Ivrea, Novara, Domodossola.

L'AUTOMOBILE AD UNA STAZIONE DI RIFORNIMENTO.

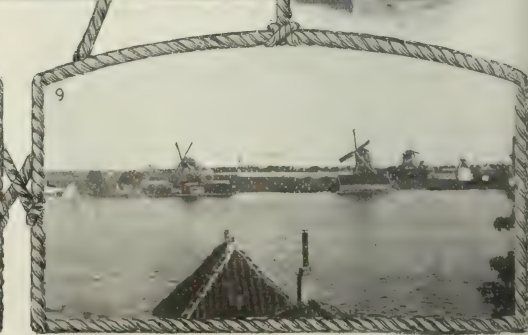
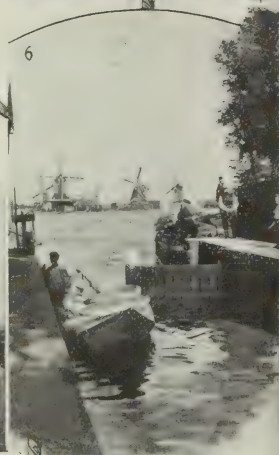
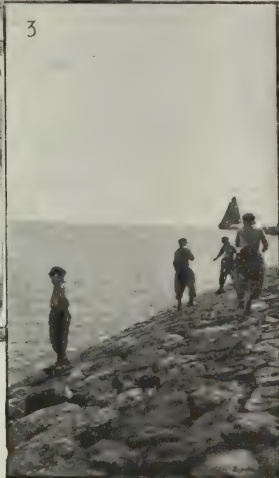
(*Fot. Longoni*).

Quest'anno il Comando del Corpo di Stato Maggiore, ci incaricava di provvedere al servizio di rifornimento di benzina e lubrificanti nel gran quadrilatero Cremona, Brescia, Verona, Mantova.

Vennero utilizzate 18 Ditte e precisamente tutti i nostri affiliati nelle seguenti località: Cremona, Manerbio, Brescia, Montichiari, Lonato, Desenzano, Peschiera, Verona, Mantova, Bozzolo e Piadena.

Sommati i prodotti spediti per conto dell'Amministrazione Militare e quelli aggiunti a maggior scorta e per conto dei nostri affiliati, si raggiunsero i 500 quintali di benzina e i 60 quintali di lubrificanti.

Ogni posto di rifornimento venne segnalato colla bandiera del T. e il personale munito di appositi bracciali rosso e verdi. Per la sorveglianza venne mobilizzato il nostro benemerito Corpo Consolare dei singoli luoghi. Nei due giorni precedenti all'apertura della ostilità, il personale addetto al Riparto del T., compiè un sopraluogo per verificare se tutto era in ordine. Ma assieme al T., ai suoi Consoli, ai suoi affiliati, alle Ditte fornitrici, al *Bibendum* offertosi spontaneamente a... bere l'ostacolo, i chiodi generosamente seminati sulle strade dagli squadroni di cavalleria, doveva concorrere un'altra ben amata e simpatica istituzione.

Il reparto di Milano dei V. C. A., largamente rappresentato al Campo delle manovre con un buon nucleo di Volontari, ha voluto completare l'opera, mettendo a disposizione del Rappresentante del Riparto del T. per il giro d'ispezione, l'automobile del quale usufruisce ordinariamente per i servizi delle tattiche.

OLANDA! Lembo sereno ove l'esistenza trascorre placida come il fluire de' suoi ampî canali, e dove alla tranquillità solenne della vita e del paesaggio risponde un misurato, ma possente ritmo di attività. E' verso questa regione interessantissima che i turisti dovrebbero rivolgere le loro escursioni a riposarvi i nervi ed a ritemprarvi lo spirito. Ed è appunto per invogliarneli che pubblichiamo questi interessanti quadretti olandesi:

1. Zaandam. — 2 e 3. Volendam. — 4. Vecchi pescatori a Volendam. — 5. Ragazzi a Momukendam. — 6. Mulini a Zaandam. — 7 e 8. Mulini lungo il Canale del Nord. — 9. Dal tetto di un mulino a Zaandam.

(*Fot. I. Vigliardi-Paravia*).

(*Fot. Argus*).

LA REALIZZAZIONE DI UN SOGNO

L'êra del volo meccanico sta per essere, anche in Italia, diremmo quasi, ufficialmente inaugurata.

Le gare sportive si sono impadronite dei delicati congegni meccanici inventati in questi due ultimi anni portentosi, a vincere la forza dell'attrazione terrestre, e stanno per compararne l'efficacia innanzi alla curiosa ed ottimista attenzione del mondo.

I due grandi Circuiti aerei: quello di Reims che si svolge mentre stiamo scrivendo e quello di Brescia che s'inizierà allorquando queste linee verranno sotto gli occhi dei nostri lettori — costituiscono non soltanto la celebrazione solenne d'un evento fra i più memorabili nella storia umana; ma anche una tappa nel progresso evolutivo del volo umano, dalla quale par istintivo volgersi a misurare il passato ed a scandagliare l'avvenire.

Sarà quindi utile a facilitare l'intelligenza da parte del pubblico verso tutto quanto è per formare oggetto della nostra prima riunione internazionale d'aviazione il ricapitolare con uno sguardo fugace e sintetico quelle nozioni e quelle notizie che durante gli ultimi tempi, riferendo diligentemente gli eventi e le conquiste del *più pesante*, noi siamo man mano andati esponendo su queste colonne.

Per formarsi un'idea, anzitutto delle macchine che si presenteranno a contrastarsi il primato del volo artificiale sulla pianura di Montichiari, è necessario prima farne una opportuna classifica.

Ormai anche ai più profani della materia è superfluo far rilevare la differenza essenziale di significato che intercede fra le due parole: *aviazione* ed *aeronautica*.

Tutti sanno che il primo termine risponde al concetto del volo realizzato mediante una macchina più pesante dell'aria, a somiglianza degli uccelli dai quali appunto ha derivato etimologicamente la propria intitolazione — mentre invece *aeronautica* serve a designare quel complesso di studi ed esperienze diretto ad ottenere l'annullamento del peso e la tra[illegible]azione aerea per mezzo di ordigni più leggeri dell'aria,

Più brevemente, l'aeronautica si serve di palloni gonfiati ad idrogeno ai quali tutt'al più viene associata l'opera d'un motore e di un'elica per trasferirsi da un luogo all'altro, l'aviazione si serve di apparecchi i quali vengono chiamati: *ornitotteri*, *elicotteri*, *aeroplani*, *ortoelicotteri*, *elicoplani*, ecc.

Dicesi ornitottero (da *ornithos*, uccello) una macchina più pesante dell'aria costruita in modo da poter conseguire il volo a battiti d'ale o *remigante*.

Elicotteri sono quei congegni, gli inventori dei quali si proposero di contrapporre all'inerzia del peso la trazione verticale di due eliche a pale orizzontali, giranti in senso opposto fra esse. Aeroplani si dicono quella specie di giganteschi cervi-volanti in cui alla trazione del bambino ed alla forza del filo al quale il giuocattolo sarebbe attaccato, vien sostituita l'energia d'un motore ed il lavoro di un'elica.

Gli altri due sono tipi misti, connubi più o meno opportuni ed indovinati dei principî propri a queste tre essenziali categorie di volatori. Le parole stesse lo indicano chiaramente.

Alla loro volta gli aeroplani si dividono in *monoplani*, *biplani e multiplani* secondo che constano di una, o di due e più superfici piane sovrapposte e parallele. A queste superfici, formanti con l'orizzonte un lieve angolo d'incidenza è affidato il compito di sollevare e sostenere nell'aria la macchina e l'aviatore, funzione

L'aeroplano Wright mentre è tratto dall'hangar e collocato sulla rotaia di slancio.

che vien conseguita soltanto allorchè esse sono spostate nell'aria ad un minimo di velocità determinato da un rapporto fisso fra l'estensione della velatura portante ed il peso totale dell'apparecchio da sostenere e da trasportare.

La legge fondamentale costituente l'assioma scientifico dell'aeroplano si riassume nei termini seguenti:

« La componente verticale che, mediante la traslazione orizzontale si determina in modo da opporsi alla caduta d'un apparecchio volante è *direttamente proporzionale al quadrato della velocità ed alla superficie, ed inversamente proporzionale al peso totale dell' aeroplano e di chi lo monta.*

La terrazza dei cronometristi ed il palo delle segnalazioni al Circuito Aereo di Brescia. (*Fot Argus*).

L'AEROPLANO VOISIN, DOPO LE RECENTI INNOVAZIONI. (*Fot. Argus*).

Un aeroplano si compone: d'un *corpo centrale* he comprende il motore, il sedile per l'aviatore, depositi per il combustibile e gli apparecchi di ıanovra; di uno o più *piani di sostegno* i quali ostituiscono per così dire le ali dell'apparechio e che debbono essere — come s'è accenıato — direttamente proporzionate, quanto a limensioni al peso da sollevarsi, ed inversamente lla velocità sviluppata dalle eliche; di un *timone 'i profondità*, situato anteriormente o posteriorıente alla macchina ed avente ufficio di dirierla nel senso dell'altezza; di un timone di diezione, il quale consta di uno o più piani vericali disposti per lo più posteriormente e funionante press'a poco a guisa del timone di una ave; di una o più eliche situate avanti o dietro aeroplano con funzione pure analoga (propuliva o trattiva) all'elica d'una nave; di un moɔre leggiero, quasi sempre — per non dire invaabilmente — a combustione interna, non essenosene fino ad ora inventato un altro tipo che ıeglio risponda ne' suoi requisiti alle esigenze el volo.

La storia dell'aviazione è vecchia quanto il ıondo e se noi vi accenniamo non è tanto per cerca di origini o per rintracciare un filo conuttore guidante la evoluzione della tecnica aviaɔria, quanto per dimostrare la permanenza milnaria nella nostra razza di un anelito supremo: uello d'imitare il volo degli uccelli.

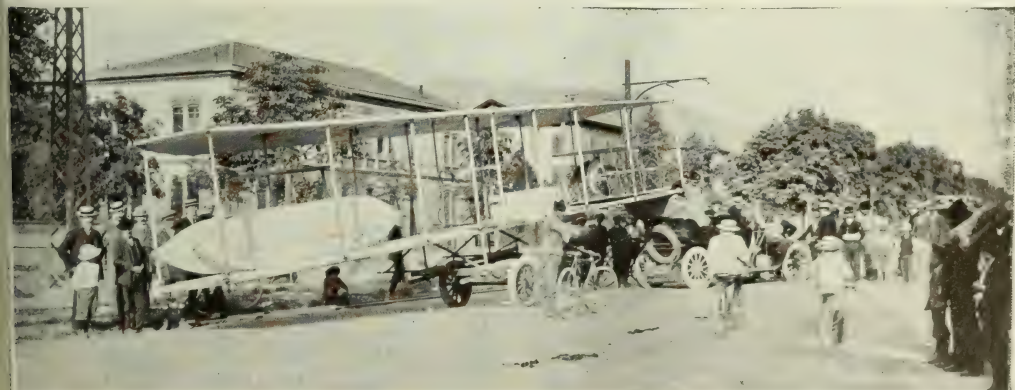
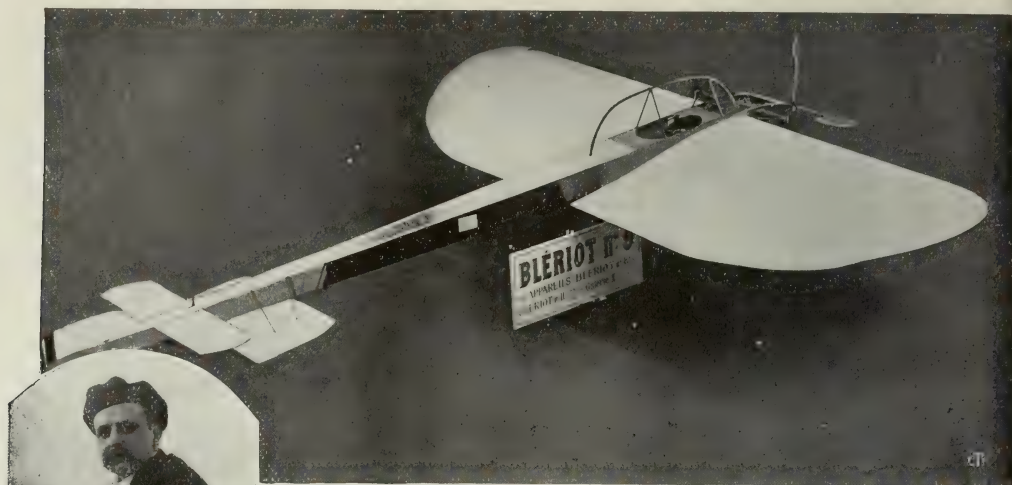
Le figurazioni delle divinità dell' Olimpo — ɔme ebbe già a dimostrare un nostro collaboratore — adagiate sulle nubi, come l' immagine di Mercurio traversante gli spazi con la velocità prodigiosa del piede alato, offrivano già dalle antichità del mito classico rispettivamente i concetti fondamentali dell' aeronautica e dell'aviazione, del più leggiero e del più pesante dell'aria.

Ma più ancora il genio poetico di Ovidio Nasone dimostrò una singolare antiveggenza dei tempi allorchè, narrando, nelle sue *Metamorfosi* la curiosa leggenda di *Dedalo ed Icaro* escì press'a poco in questa profetica esclamazione:

— Se ci saranno chiuse le vie della terra e del mare, noi ci apriremo il varco traverso i campi del cielo!

Luigi Bleriot doveva rispondere dopo circa duemila anni a questo implicito appello.

I voli della colomba di Archita ed i miracoli e la tragedia di Simon Mago stanno se non altro a confortare questa opinione, che cioè non si cessò mai in tutte le êre di pensare e di aspirare al volo.

Ma tutto questo non è che leggenda. Ci avviciniamo alla storia soltanto quando verso il 1000 il monaco Oliviero di Malmesbury si lancia da una torre e... cade, nonostante il suo paio d'ali, fratturandosi una gamba, quando nel 1400, gli abitanti del Trasimeno narrano di straordinari voli compiuti al di sopra del lago da Dante di Perugia, quando la mente aquilina del gran Leonardo sfida anch'essa l'enigma, quando in seguito, Borelli, Guidotti, Venanzio,

IL BIPLANO DEL TENENTE CALDERARA TRASPORTATO NELLA BRUGHIERA DI MONTICHIARI.

Il monoplano «Bleriot» (a sinistra l'aviatore).

gloriosa legione di italiani, aggiungono da parte loro con gli studi e con gli esperimenti uno sprazzo a rompere le tenebre spesse che circondano il mistero verso cui s'appunta tanta forza di desiderî e tanta inesausta fantasia di sogni.

Fra tutti gli studiosi e gli scopritori più o meno fortunati dei secoli scorsi (è vanto nostro il riconoscerlo) fu senza dubbio Leonardo da Vinci colui che stampò più vasta orma nella storia degli sforzi per conseguire la locomozione aerea. Il prezioso materiale concernente lo studio *sul volo degli uccelli* raccolto con cura e commentato con passione in Italia ed all'estero, traverso le note laconiche e gli schizzi meravigliosi e suggestivi del grande maestro, ha servito di base a più d'una attuazione dei moderni teorici e pratici dell'aviazione. Leonardo da Vinci fu il primo a divinare i principî scientifici dell'ornitottero, dell'elicottero e del paracadute, il progenitore dell'attuale aeroplano.

Nel 600 e nel 700 i tentativi furono successivamente ripresi in Francia dal fabbro Besnier, dal marchese di Bacqueville, dall'abate Desforges, da Blanchard e da altri, senza che però venissero coronati da alcun successo notevole.

Solo al principio del secolo passato, gli studi si iniziarono con un certo fondamento razionale.

L'inglese Cayley inventa e costruisce un piccolo elicottero che venne adottato quale giocattolo da più generazioni di bimbi. Il viennese Degen si sforza, senza risultato positivo di associare i due elementi del «più leggero» e del «più pesante» fabbricando un apparecchio costituito da due ali sormontate da palloncini gonfi d'idrogeno. L'idea fallì, come doveva fallire un secolo dopo a Santos Dumont che invano cercò di rimetterla a nuovo.

Pochi anni di poi, Cayley, Bourne, Cossus e Philipps applicano dei piccoli motori a vapore a dei modelli di elicotteri in proporzioni ridotte.

Verso il 1840 Henson concepisce il primo aeroplano a motore, che ridotto in piccolo (2 metri quadrati di superficie portante) dal suo collaboratore Stringfellow, compie da sè un volo (se così è lecito denominarlo) di 40 metri.

Un modello di elicottero, la cui prova sortì felicissima, fu quello dell'ingegnere italiano Forlanini, sperimentato fin dal 1877.

Intanto, ancora in Francia, questa scienza allarga il campo delle sue conquiste. Penaud, Tatin, Ponton d'Amecourt, Landelle, Ader approfondiscono le teorie e fanno avanzare la pratica tanto dell'elicottero quanto dell'aeroplano.

Ma fra tutti, chi diede maggiore e più decisivo impulso all'aviazione fu l'ingegnere tedesco Otto Lilienthal, il quale durante parecchi anni fino al 1896 si dedicò ad una serie interessantissima di esperienze, lanciandosi, dopo essersi assicurato a due ampie ali, dall'alto d'una collina o d'una torre e scivolando così nell'aria per duecento o trecento metri. E' universalmente nota la catastrofe che troncò la vita e gli studî dell'esperimentatore.

Le esperienze e le conclusioni di Lilienthal ebbero larga eco fra gli studiosi d'allora e parecchi discepoli creò quella che può chiamarsi ancor oggi la scuola di Lilienthal: fra gli altri l'inglese Pilcher, il quale fece una tragica fine analoga a quella in cui era stato travolto il maestro — e l'americano Ottavio Chanute che ebbe alla sua volta per seguaci Herring, Avery ed i fratelli Wilbur ed Orville Wright.

Nel 1903 il giornale parigino l'*Aerophile* ebbe comunicazione del tipo di macchina volante adottato in America dal Chanute e da' suoi allievi. Dagli schizzi allora pubblicati, Ernesto Archdeacon trasse ispirazione dell'aeroplano biplano da lui fatto costruire dai fratelli Voisin e provato poi sulle dune di Berck.

Il primo volo ufficialmente controllato è però dovuto al brasiliano Santos Dumont che il 12 novembre 1906, sull'aeroplano cellulare *XIV bis* (tipo Hargrave) riesce a staccarsi da terra ed a percorrere, di lì a pochi giorni, 220 metri in 21".

A questo punto s'inarca la solenne parabola delle graduali vittorie. Il 13 gennaio del 1908 Enrico Farman guadagna il premio Deutsch-Ardeacon di 50 000 franchi, eseguendo su di un biplano costruito dai fratelli Voisin un volo in circuito chiuso, lungo un perimetro di un chilometro e 500 metri in 1' 28" ed il 21 marzo seguente batte il proprio *record* superando 2004 metri in 3' 31".

Con un apparecchio di tipo identico entra in lizza a questo punto Leone Delagrange: egli

IL MONOPLANO « ESNAULT PELTERIE » (R. E. P.).

opre l'11 aprile 1908 ad Issy-les-Moulineaux aetri 3925 in 6' 35'', metri 12 750 il 31 maggio , Roma e 17 chilometri il 22 giugno a Milano.

Dal canto suo, Enrico Farman in quella prinavera riusciva a volare trasportando seco un passeggiero.

Fin qui i successi eran dovuti, giudicando dal ato tecnico, ai postulati della scuola americana ulla cui base i fratelli Voisin avevano fondato e loro macchine. A questo punto entra in gara n nuovo concorrente rappresentante della pura eoria francese bandita dal Penaud e dal Tatin, ogliamo dire di quella del monoplano. Il 6 luglio del 1908 Luigi Bleriot vola per 9 minuti teendo fronte alla brezza e deve, per causa d'una *anne* di motore, rinunciare al premio Armenaud del quarto d'ora; remio invece che non fugge a Farman che e l'aggiudica in quella tessa giornata tenendo aria per 20 minuti duante cui percorre 25 hilometri.

Essendosi diffusa, ercè queste dimostraoni, la confidenza nell'avvenire dell'aviazioe, gli inventori e gli eroplani d'ogni foggia moltiplicano. Ma l'entata in scena di W. Vright distoglie da essi attenzione del pubblico er concentrarla tutta uanta in sè.

L'AVIATORE ROBERTO ESNAULT PELTERIE.

Ai fratelli Wright sabbe spettata di diritto priorità del volo mecanico; ma le prove da si effettuate fin dal 1903 America, per quanto ano indiscutibili, non bbero alcuna ufficiale nferma, talchè l'8 agoo l'americano inizia le e esperienze sulla spianata di Le Mans; ma suoi *records* famosi egli non li stabilisce che al ampo d'Auvours, fissando le cifre seguenti: settembre, 19' 48'' 2/5 — 15 settembre, 36' '' 3/5 — 16 settembre, 39' 19'' — 21 settembre, 1 ora 31' 25'' — 24 settembre, 54' 3'' 1-5 28 settembre, 1 ora 7' 24''. Quest'ultimo olo Wright lo compie in compagnia d'un passeggiero.

Un fatto nuovo per l'aviazione, intervenuto quel tempo è dato dal primo viaggio aereo eguito da Farman, partendo dal campo di hâlons e giungendo 20 minuti dopo alla città di Reims. L'esempio vien subito seguito audacemente da Bleriot, il quale, col suo monoplano, vola da Toury ad Artenay, ivi discende a terra e poi ritorna al punto di partenza, superando una distanza complessiva di 28 chilometri.

Il fecondo 1908 fu degnamente chiuso da W. Wright con un volo di 2 ore e 20 minuti.

L'anno in corso sembrò a tutta prima piuttosto pigro a riprendere l'eredità di conati affidatagli.

E' soltanto in preparazione ai cimenti sportivi annunciantisi a Reims ed a Brescia che gli aviatori ricominciano la loro lotta d'emulazioni.

Umberto Latham il 5 giugno scorso su di un monoplano Antoinette si appropria il *record* francese di durata, tenendosi in aria per 1 ora 7' 37''.

Bleriot riesce a trasportare a bordo del suo apparecchio ben due passeggieri oltre sè stesso, indi, il 13 luglio, compie un viaggio di 40 chilometri recandosi da una città all'altra, il 18 luglio Paulhan batte il *record* di altezza, sollevandosi a 150 metri dal suolo e finalmente il 25 dello stesso mese Bleriot osa la più grande impresa dell'aviazione attraversando a volo il Canale della Manica. Innanzi a tale gesta tutte le altre che seguirono non ebbero grande eco. Così ad esempio passarono quasi inosservate le magnifiche recentissime prove di Sommer in Francia e di Orville Wright in America.

***

Tale nei suoi tratti essenziali fu il cammino evolutivo dell'idea e della tecnica aviatoria e tale il bilancio di questi ultimi anni. Bilancio che deve ricevere dalle riunioni sportive di Champagne e di Montichiari la sua conferma e riprova solenne.

Della settimana di Reims non è ormai più il caso di parlare, essendo ormai terminata quando queste linee verranno lette.

Se essa riserbi qualche sorpresa o qualche nuovo trionfo lo diranno le cronache prima

ancora che i nostri soci possano apprezzare le probabilità... delle nostre profezie.

Preferiamo quindi più particolarmente occuparci del Circuito aereo di Brescia sia per il carattere nazionale che riveste, sia anche perchè, nei riguardi di esso, queste note assumono una funzione più praticamente informativa.

Come ebbimo occasione altra volta di annunciare — per quanto i termini dei varî concorsi fossero molto più ampi — in effetto le gare si svolgeranno durante tutto il corrente mese di settembre. Ripeteremo ancora quello che è già stato detto in più d'una occasione anche da varî altri giornali: che cioè non sono da intendersi i contrasti sportivi d'aviazione alla stregua medesima con cui vengono concepite in generale le corse d'automobili e le competizioni di veicoli in genere. Non si tratta quindi di macchine volanti inseguentisi a schiere pel cielo, e neppure di lotte combattute a partenze isocrone verso un traguardo fisso.

Chiunque abbia una conoscenza anche superficiale dello sviluppo tecnico a cui siamo pervenuti in materia di volo meccanico, sa che questo non sarebbe possibile nè praticamente efficace a fissare una graduatoria equa dei diversi valori in gara, essendo il successo d'una gara intimamente subordinato alle condizioni atmosferiche, allo stato d'animo dell'aviatore e ad un insieme di circostanze intrinseche ed estrinseche le quali non possono a meno d'influire decisivamente sull'esito delle prove.

E' per queste considerazioni che gli ordinatori del Circuito credettero opportuno di lasciare in libera facoltà del concorrente — pur fissando certi limiti di tempo — la scelta del momento per le dimostrazioni. La giuria avvisata in tempo dovrà controllare i voli e segnare i tempi e gli altri dati costituenti i fattori della classifica.

Ma a facilitare al pubblico, che non mancherà d'accorrere da ogni parte, il godimento dello spettacolo nuovissimo, si è deciso che i concorrenti debbano eseguire in giorni fissi che sono il 5, l'8, il 12 ed il 19 settembre, certe determinate gare.

Prima di esaminare partitamente i diversi concorsi segnalati dal regolamento, sarà utile dare il nome dei concorrenti ed accennare alle caratteristiche salienti delle principali macchine iscritte.

I tipi d'apparecchi più noti per le fornite *performances* e più quotate per quanto si ritengono in grado di compiere, figurano nell'elenco delle iscrizioni, sia pure avendo riguardo a quei pochi che risultano aderenti al momento in cui scriviamo. Essi sono:

1. Mario Cobianchi con biplano *Miller*, motore *Miller*.
2. Mario Faccioli, triplano *Faccioli*, motore *Spa*.
3. Mario Calderara, biplano *Wright*, motore *Rebus*.
4. U. Cagno, biplano *Avis*, motore *Itala*.
5. Alessandro Anzani, biplano *Avis*, motore *Anzani*.
6. Glenn Curtiss, biplano *Curtiss*, mot. *Curtiss*.
7. Guido Moncher, elicoplano *Moncher*, motore *Rebus*.
8. Luigi Bleriot, monoplano *Bleriot*, motore *Anzani*.
9. Idem, id., id., id.
10. Leblanc, id., id., id.
11. Rugier-Sommer, biplano *Voisin*.

Biplano Farman.

12. Fournier, biplano *Avis*, motore *Itala*.
13. Da Zara, monoplano *Miller*, motore *Miller*.
14. Dirigibile *Zodiac*.

Il trionfatore illustre della Manica parteciperà dunque con due apparecchi entrambi di sua invenzione ed assai poco dissimili l'uno dall'altro. Se non che — a quanto egli ha asserito — il primo gli servirà per le prove di durata e di distanza, il secondo per le prove di velocità.

E' molto probabile, per non dire sicuro, che altri nomi del pari reputati verranno ad accrescere la lista delle iscrizioni.

Tuttavia noi vi osserviamo già i sistemi classici che fino ad oggi, sia nelle controversie dei teorici che negli esperimenti concreti, si disputarono il primato della locomozione aerea.

Abbiamo il monoplano come il biplano ed il poliplano, l'elicottero a tipo misto; il biplano Voisin celebratosi con le prime vittorie di Farman e Delagrange come il biplano a tipo Wright che stupì il mondo con i suoi prodigi.

E poichè questi due sistemi ebbero tanta parte nella recente storia dell'aviazione, crediamo non vano darne una rapida descrizione, affinchè i nostri lettori possano stabilirne un parallelo

IL BIPLANO AMERICANO CURTISS. (*Fot. Argus*).

esatto e trarne quei pronostici che crederanno, di fronte alle gare in cui i due rivali sono impegnati.

L'apparecchio Wright, per essere uno dei primissimi uccelli meccanici, si presenta con linee sufficentemente eleganti. Esso si compone di due superfici orizzontali di sostegno sovrapposte e parallele a guisa di tutti i biplani in genere. Questi piani portanti misurano ciascuno m. 12,50 di fronte e distano fra loro m. 1,18. La superficie totale della macchina consta di metri quadrati 50. Anteriormente manovra un timone di profondità composto di due piccoli piani aventi la forma e la disposizione dei due piani principali: esso dista 3 metri dalle ali. Posteriormente, a m. 2,50 di distanza dai piani di sostegno funziona il timone verticale o di direzione composto esso pure di un biplano a dimensioni ridotte, ma situato perpendicolarmente alle altre superfici. Nel senso della lunghezza, l'apparecchio misura in tutto 10 metri. Nel centro, fra un piano e l'altro, è situato un motore di 25 HP a 4 cilindri, raffreddamento ad acqua, pesante 90 chilogrammi in completo ordine di marcia. Non è, come vedesi, eccessivamente leggero e non diversifica molto, da un motore ordinario d'automobili. Al motore, per mezzo della trasmissione di due catene incrociate, demoltiplicate nel rapporto da 33 a 9, sono unite due eliche di legno aventi un diametro di m. 2,80 e facenti in senso inverso per distruggere la coppia di torsione, 450 giri per minuto. Le eliche sono piazzate nella parte posteriore dell'apparecchio ed agiscono alle spalle dell'aviatore il cui sedile sta quasi nel centro dell'apparecchio fra le due ali di sostegno.

LATHAM SUL MONOPLANO « ANTOINETTE » IN PIENO VOLO. (*Fot. Argus*).

Salvo per la parte meccanica e per la velatura, la macchina è interamente costruita in legno, una qualità di pino americano leggera e resistentissima. L'insieme del sistema è sopportato da due lunghi pattini che danno all'aeroplano, quando si trova a terra, l'apparenza d'una strana slitta.

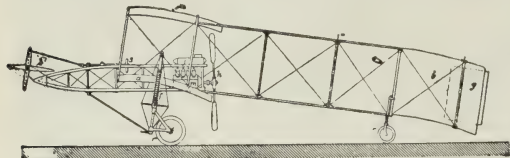
La particolarità più rilevante del biplano Wright, quella che lo differenzia essenzialmente da tutti gli altri metodi, consiste nella deformabilità delle ali.

Questa facoltà ha per iscopo di garantire la stabilità e l'equilibrio dell'apparecchio e di facilitare il compito del timone verticale nella esecuzione delle curve.

Questo torcimento si comunica ai lembi estremi posteriori delle due superfici portanti per mezzo d'una leva azionante dei fili d'acciaio che passano su puleggie convenientemente disposte. Quando l'aeroplano si squilibra ed un'ala viene ad abbassarsi, a quell'ala la manovra opera il torcimento, aumentandone così l'incidenza con l'aria. La qual cosa ha per effetto di far rilevare detta ala e di riottenere la stabilità della macchina.

L'aviatore tiene a portata della sua mano destra la leva che comanda al timone di direzione ed accanto alla sua mano sinistra quella che presiede al timone di profondità.

Il biplano dei fratelli Voisin è alquanto più semplice nella sua composizione e nel suo funzionamento, se non più efficace, per quanto, a sopperire ad alcune sue deficenze, si sia provveduto munendolo, in corrispondenza al torcimento

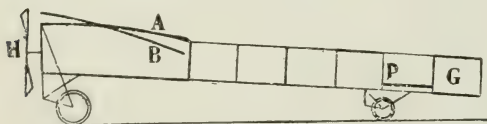
delle ali del sistema Wright — di due alettoni articolati posti alle estremità dei piani portanti. L'aeroplano Voisin si compone di due piani paralleli collegati a cellula da un sistema di aste e di fili di ferro incrociati, davanti, un fuso con due piccoli piani equilibratori per la direzione verticale; di dietro una cellula o coda di stabilizzazione automatica, chiusa ai lati, collegata ai piani centrali da un sistema di aste e fili; nel mezzo di questa cellula un piano mobile che serve da ti-

Schema del biplano «Voisin»

mone per la direzione orizzontale; nel centro della grande cellula un motore di 70 HP 8 cilindri a *V* con un raffreddatore verticale tubolare e con presa diretta sopra l'abero di elica: questa a due pale in alluminio, posta subito dietro il centro della grande cellula. Davanti al motore ed all'elica i seggiolini per gli aviatori ed i passeggieri eventuali, con un volante per il comando dell'elevazione e della direzione e con una serie di fili per l'accensione del motore.

Il tutto sostenuto da un telaio in tubi d'acciaio, riposante su quattro rotelle con pneumatici.

Quali sono nei loro effetti pratici le differenze sensibili fra i due sistemi?

I partigiani del sistema francese imputano ai due inventori americani il grave difetto di non potersi elevare con i propri mezzi, ma di aver bisogno, per la partenza, d'un complicato sistema di lanciamento formato da un pilone in legno, di un contrappeso e di una rotaia. Al momento di spiccare il volo, l'aeroplano è attaccato per mezzo d'un gancio, ad una corda all'altro capo della quale sono sospesi dei dischi di ghisa pesanti circa 700 chilogrammi; messa in movimento l'elica, si provoca la caduta dei dischi, e l'aeroplano, lanciato violentemente in avanti, scivola celere sulla rotaia e, dopo qualche metro, s'innalza nell'aria.

Tale apparecchio di lanciamento genera una schiavitù dell'aeroplano, il quale, trovandosi a cadere per una fortuita circostanza in una località ove non sia possibile apprestargli rotaia, pilone e contrappeso, non riuscirà a riprendere il viaggio; vero è però che, quando il proprietario

Schema del monoplano «Bleriot» in elevazione; *H* elica; *A* ala; *B* aletta mobile; *P* timone di profondità o piano equilibratore; *G* timone di direzione.

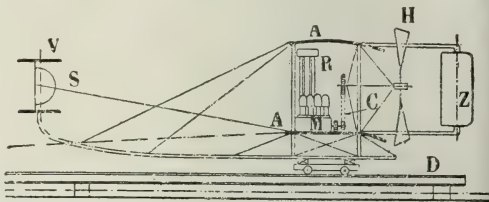
della macchina lo richieda, non deve essere impossibile sostituire ai pattini od anche soltanto aggiungervi delle rotelle analoghe a quelle del sistema Voisin; ed in questo caso l'inconveniente sarebbe eliminato.

In compenso però il biplano Wright dimostra una incontestabile superiorità per ciò che riguarda l'utilizzazione della forza motrice.

D'altro canto la coda cellulare rigida dell'apparecchio Voisin fa sì che l'equilibrio longitudinale sia più facilmente mantenuto automaticamente, mentre nel tipo americano la stabilità è ottenuta e serbata mediante la manovra dell'aviatore.

Il primo dispone d'una elica, il secondo di due, il primo realizza la torsione delle ali, il secondo provvide solo più tardi all'aggiunta degli alettoni laterali articolati.

Più elementari ancora, nei loro organi sono i monoplani. Non possiamo dispensarci dal dire qualche parola intorno al tipo Bleriot che tanto interesse nel mondo intero ha suscitato in questi ultimi tempi.

Questo monoplano *Bleriot XII* visto durante il volo presenta approssimativamente le linee d'un piccione. Le sue ali formano un diedro assai aperto verso l'alto e misurano 9 metri d'apertura, con una superficie totale non oltrepassante i 22 metri quadrati. La macchina, senza aviatore, pesa 350 chilogrammi. Il motore dispone della potenzialità di 30-35 HP ed aziona un'elica trattiva Chauvière esercitante uno sforzo da 75 ad 80 chilogrammi. Il telaio che forma l'ossatura dell'apparecchio è lungo 10 metri. Di dietro un piano fisso nella parte centrale e mobile dal basso in alto serve da timone di profondità; pure posteriormente un timone verticale serve alla direzione. I lati nelle ali sono muniti di alette stabilizzatrici.

Schema del biplano «Wright».

Il *Bleriot XI* invece provvede ad analoga funzione mediante la torsione delle ali.

Questa macchina è ancor più ridotta e meno ingombrante non misurando che m. 7,80 d'apertura e 14 metri quadrati di superficie portante. Reca un motore Anzani a 3 cilindri 20-22 HP, il quale pesa soltanto 60 chilogrammi in ordine di marcia e mette in movimento un'elica integrale di m. 2,10 di diametro. L'aeroplano completo, compreso il pilota e la riserva d'essenza per due ore, non pesa che 300 chilogrammi.

Il monoplano *Rep*, immaginato e costruito da Roberto Esnault Pelterie ha forse un'estetica anche più elegante, poichè arieggia nella forma ad una rondine in volo: corpo fusiforme assimmetrico fatto di una solida e leggera armatura di legno e d'alluminio coperta di tela verniciata. Il motore aziona un'elica metallica flessibile a quattro braccia. Le sue ali hanno un'apertura di m. 9,60. La stabilità laterale è assicurata dalla torsione delle ali. Timone di elevazione e di direzione orizzontale situati posteriormente. Il sistema di slancio è formato da tre ruote di cui due in *tandem* al centro ed una terza all' estremità di un'ala. Prima di prendere il volo l'aeroplano scorre su tre ruote, poi su due, al pari d'una bicicletta, e poscia abbandona il suolo.

Una forma graziosa ha anche il monoplano *Antoinette* su cui Latham riuscì a delle *performances* considerevolissime.

Comprende un corpo allungato di sezione triangolare al quale sono fissate due superfici portanti a forma di coni tronchi inclinati; di dietro, formante con le superfici principali un leggero an-

IL TENENTE MARIO CALDERARA.

golo con l'orizzonte al pari dei piani principali, è disposta una coda che comprende i due timoni di direzione e di profondità. L'aeroplano *Antoinette* pesa 520 chilogrammi, consta di 40 metri quadrati di superficie portante e si manovra per mezzo dei due timoni e delle alette laterali. E' munito di un motore *Antoinette* ad 8 cilindri ed a 50 HP, il quale anima un'elica trattiva a due pale, di m. 2,10 di diametro.

Ma un maggiore interesse suscitano nel nostro pubblico le macchine ed i piloti italiani inscritti alla grande gara.

Lo spazio non ci consente di dare come vorremmo un conto esatto e minuzioso degli apparecchi che si presentano nel nome dell'Italia.

I monoplani Miller molto promettono per la loro forma snella e per alcune speciali disposizioni su cui serbasi fino ad ora un legittimo riserbo.

L'ing. Faccioli ritenta il sistema multiplano che dovette già essere abbandonato da Farman dopo alcune prove negative. Così potremo vedere oltrechè diversi tipi di macchine e concorrenti di varia nazionalità alle prese, anche diverse ed opposte scuole: quella del monoplano e quella dei piani multipli.

In questa magnifica lotta si aggiunge terzo un altro sistema da cui molti fra i competenti aspettano con ragione una benefica rivoluzione della scienza aviatoria. E' il sistema dell'elicottero, che il signor Guido Moncher ha saputo applicare con sagace senso d'opportunità ad un biplano.

L'INVENTORE GUIDO MONCHER.

Quattro eliche giranti a coppie in senso contrario su alberi inclinati a 45 gradi hanno la missione di innalzare l'apparecchio direttamente senza bisogno di una corsa iniziale sul suolo e nel tempo stesso di imprimergli il moto di traslazione nell'aria. Le due superfici portanti del biplano avrebbero ufficio di paracadute e servirebbero anche a scemare il lavoro di sostegno delle quattro eliche in grazia della componente verticale opposta alle leggi del peso che si determina per mezzo di piani che si spostano nello spazio con una data celerità.

***

Delle gare prescritte nel regolamento noi abbiamo avuto già occasione di parlare in varî numeri di questa *Rivista*.

Non sembraci quindi il caso di insistervi ancora. Solo accenneremo ai criteri principali che ispirarono gli organizzatori nello stabilire le gare destinate a svolgersi dal 5 al 20 settembre.

La dote essenziale d'un veicolo aereo, affinchè l'uso di esso s'approssimi maggiormente a dei criteri pratici, è che possa tenere il più lungamente possibile il volo.

E' perciò che venne istituito il *Gran Premio di Brescia*, prova internazionale dotata di tre premi di 45 000 lire complessive offerti dal Comune di Brescia, premi che verranno conferiti agli aviatori che avranno percorso in minor tempo 10 giri del Circuito Aereo equivalenti in totale a 100 chilometri.

I Concorsi *di altezza, del trasporto passeggieri, e dello slancio*, sono dotati, il primo, di 10 000 lire e gli altri due di 5000 lire di premi ciascuno.

Non v'ha chi veda lo scopo e l'utilità di questi tre concorsi. Quello d'altezza tende ad incoraggiare l'abitudine dei voli elevati, i quali — per quanto contrario appaia — sono anche i più sicuri, allontanando dagli aeroplani il pericolo delle insidie rappresentate dagli ostacoli naturali od artificiali del terreno.

La gara del trasporto passeggieri tende ad orientare la tecnica costruttiva verso quei tipi d'apparecchi atti alle comunicazioni, alle ricognizioni ed alla traslazione delle merci.

Il premio *dello slancio* varrà a rimeritare gli sforzi degli inventori che saranno riusciti ad eliminare il più possibile quella corsa iniziale della macchina sul terreno prima di prendere il volo.

Nazionali invece sono il Premio del chilometro di 2000 lire per l'aviatore di nazionalità italiana e con apparecchio italiano per ideazione e costruzione, che sarà riuscito pel primo a compiere un volo d'un chilometro in circuito.

Nell'occasione l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha stabilito tariffe di favore col 40 % di ribasso per chi si recherà a Brescia ad assistere alle gare.

Da Brescia si potrà recarsi sul Circuito mediante il tram a vapore Brescia-Montichiari, attraversante la vasta brughiera e con altri mezzi di trasporto a cui verrà in tempo provveduto.

Speciali biglietti che danno diritto d'ingresso alla zona dei voli ed alle tribune sono messi in vendita: quelli avente carattere permanente costano L. 200, quelli temporanei si acquistano secondo il posto nelle varie tribune per L. 25, L. 10, L. 2.

LEONE BOSSI PROBABILE CONCORRENTE CON APPARECCHIO PROPRIO.

LA FESTA DI PIEDIGROTTA.

(*Fot. Abeniacar*)

Rimane viva a Napoli, pur nel sommergersi di tante caratteristiche costumanze, la tradizione più popolare, più napoletana e più turistica ad un tempo: quella di Piedigrotta. Ad ogni Settembre che riporta sul golfo incantato le miti aure autunnali, la pagana indole di Partenope si ridesta e si rinnova. La classica «carrozzella» quest'anno è scomparsa: ma non per questo i napoletani rinunzieranno di recarsi ed anche di farsi scarrozzare su di ogni specie di veicoli a Piedigrotta, nè si dimostreranno meno rumorosi, nè meno brillanti, originali e voluttuose saranno le canzoni recate al giocondo torneo.

Riportiamo qui a titolo di documentazione qualche quadretto della festa singolare.

1. La famosa «Grotta» vista all'esterno. — 2. L'interno della «Grotta». — 3 e 4. Orchestre in marcia. - Sesso forte e sesso debole. — 5. Un.... concerto all'ingresso della «Grotta». — 6. L'eroe della nottata: Venditore di fichi d'India.

Sul nuovo Regolamento per la circolazione degli Automobili.

Veramente il regolamento s'intitola genericamente « per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie »; ma preferiamo chiamarlo senz'altro « per la circolazione degli automobili » per amor di chiarezza e di sincerità.

Difatti il regolamento in questione, che (al giorno in cui scriviamo) non è ancora ufficialmente provveduto nè di numero, nè di data, perchè attende ancora la registrazione, rappresenta purtroppo in talune sue parti una inutile concessione agli eterni e innumerevoli malcontenti dell'automobilismo ed un inutile aggravamento di vessazioni a carico di chi si serve dell'automobile.

***

Non vogliamo addentrarci ora nell'esame e nella spiegazione del fenomeno per cui non soltanto il volgo, ma giuristi di prim'ordine, come il Vahl in Francia, e come da noi il Vidari, e lo stesso on. Pozzi, che fu relatore sul progetto di regolamento in questione, abbiano dato il peso della loro autorità alla teoria che si debba gravar la mano su tutti gli automobilisti per colpirne quei pochi che abusano del possente congegno divoratore dello spazio.

Tenteremo forse l'indagine in un altro articolo, nel quale esamineremo le opinioni veramente singolari del Wahl sulla responsabilità civile degli automobilisti per i danni da essi arrecati alle cose e alle persone.

Per ora dobbiamo limitarci alla constatazione punto confortante del reale successo onde la campagna antiautomobilistica vien coronata col regolamento nuovo: e diciamo constatazione punto confortante, non perchè noi siamo amici o comunque solidali rispetto a coloro che realmente sovvertono l'ordine della circolazione sulle strade e si rendono responsabili talora di gravissime colpe a danno del pubblico — ma perchè abbiamo la persuasione più profonda e più sincera che i nuovi aggravamenti gioveranno a ben poco.

E ne diremo il perchè.

***

Il nuovo regolamento si occupa delle contravvenzioni dall'art. 57 all'art. 66.

Quanto alla procedura quando la contravvenzione è stata accertata, dispone il nuovo regolamento che il verbale relativo debba essere entro due giorni rimesso al Prefetto o al Sottoprefetto nel cui territorio venne accertata la contravvenzione medesima. Il Prefetto o il Sottoprefetto nel termine di giorni 8 dalla data del verbale, lo comunica all'interessato, dichiarandogli che potrà domandare di fare oblazione; e spetta al Prefetto di accettare o rifiutare l'oblazione e di trasmettere, occorrendo, gli atti alla competente autorità per il giudizio.

Come si vede, dunque, scompare il sindaco, di cui si parlava nel precedente regolamento per le contravvenzioni su strade comunali: e ogni autorità è concentrata nell'autorità prefettizia. Il che può anche importar poco, se, mutando il suonatore, non muta — ci si passi l'imagine! — la musica.

Ma qualche cosa di più importante per chi difende i legittimi interessi degli automobilisti, si trova nell'accertamento delle contravvenzioni e nella sanzione relativa. Come si vede, *in ore* ed *in cauda*. E purtroppo di tratta di *venenum!*

Coloro che in un riesame del regolamento speravano si riparasse alle famose *contravvenzioni al volo*, oramai le devono vedere non soltanto non eliminate, ma regolarmente consacrate.

Disponeva infatti il precedente regolamento (art. 89) che « per accertare contravvenzioni a carico di conducenti di veicoli, gli agenti *debbono* intimare ai conduttori stessi di fermarsi, ecc. ». E tutti sanno come quel provvidenziale *debbono* qualche rara volta abbia servito a salvar gli automobilisti da contravvenzioni sostanzialmente ingiuste.

Ora l'art. 58 dice che « per accertare le contravvenzioni i funzionari ed agenti di cui all'articolo precedente *possono* intimare ai conducenti di fermarsi ».

Ci par di sentire il processo in Pretura! *Possono* — dirà il P. M.! — non *debbono.* Quindi possono anche fare il contrario, i signori agenti e funzionari: e cioè possono limitarsi a notare il numero del supposto automobile che vola e poi... caschi il mondo. La contravvenzione c'è! Lo scopo della proibizione qual'è ? Di rendere possibile — si direbbe — la contravvenzione, anzi — per essere più precisi — l'ammenda: che poi l'automobile corra a precipizio non importa. I funzionari, possono, non debbono intimare ai conducenti di fermarsi. Articolo 58!

Il quale articolo conserva pure l'altra forma di reato, che anche recentemente era dal professore Vidari invocata in uno scritto nel *Corriere della Sera.* E cioè: « chi non ottempera all'intimazione fattagli incorre in contravvenzione indipendentemente dagli altri fatti accertati a suo carico ».

Lo chiameremo reato di *volo continuato.* Ma, celie a parte, se sapesse il mio illustre e venerato maestro prof. Vidari quante volte un cambio di velocità di fronte all'agente che smania per la contravvenzione, rappresenta una legittima o per lo meno umana ritorsione contro un sopruso!

***

L'*in cauda venenum* poi consiste nell'inasprimento delle multe e nella determinazione delle persone che le devono pagare.

Art. 61: « Le contravvenzioni alle disposizioni del presente regolamento... sono punibili con ammenda, oltre al risarcimento dei danni ed alle maggiori pene cui siano tenuti i contravventori a termini del Codice penale ed alla pena prevista nelle leggi finanziarie ».

« Le ammende sono:

« da L. 1000 a 2000 a carico dei fabbricanti di automobili o di altri mezzi di trasporto a trazione meccanica senza rotaia, nei casi di abusivo od irregolare rilascio nel certificato di conformità al tipo approvato;

« da L. 100 a L. 500, pagabili in solido dal guidatore e dal proprietario del veicolo, nei casi di eccesso di velocità;

« da L. 50 a L. 300 negli altri casi.

« E' da applicarsi sempre il massimo della ammenda in caso di recidiva ».

E così... si è salvato il mondo che cammina? Oh, non crediamo!

L'inasprimento delle pene fu sempre la più volgare ed insufficiente provvidenza per eliminare i reati. Così almeno insegna la storia del diritto!

E difatti in concreto, mentre l'automobilista prudente non ha bisogno di multe, che varrà per uno *chauffeur* imprudente e sconsigliato il pensiero di una penalità portata a L. 100 di minimo e che può giungere a 500 lire?

Nella vicina Svizzera si è duri contro gli automobilisti: duri in tutto.

Gli *hoteliers*, nemici del maledetto arnese, che rende inutili le soste, ricorsero alle multe... Ma questo fu il risultato: che chi ora viaggia la Svizzera in automobile calcola nelle spese di viaggio un preventivo fisso di multe. E corre come prima...

Ma poi l'enormità — secondo noi — è rappresentata dal vincolo solidale del conducente col proprietario dell'automobile, per il pagamento dell'ammenda! Finchè si trattasse di proprietario che si trova sull'automobile in corsa eccessiva, comprenderemmo ancora in certo senso la misura: e la giurisprudenza l'ha già attuata!

Ma la responsabilità solidale *nella pena* per un fatto altrui, per un fatto che può svolgersi a centinaia di chilometri lontano dal supposto responsabile solidale, per un fatto che può avvenire nonostante le più rigorose istruzioni e i più precisi ordini di quest'ultimo — tale responsabilità francamente non risponde ad un concetto anche rudimentale del diritto punitivo.

Ci sbaglieremo; ma il principio è giuridicamente rivoluzionario. E siccome non sappiamo e non crediamo che un decreto reale possa alterare principi codificati, a suo tempo misureremo il valore del principio al fuoco delle discussioni davanti ai giudici...

Intanto ci si fa strada nell'animo la persuasione profonda che gli aggravamenti delle pene, anzichè far diminuire le contravvenzioni le faranno crescere, perchè chissà quanti Comuni — di cui abbiamo i tipi alle porte di Milano — e quanti agenti già vedranno crescere d'importanza nel rispettivo bilancio d'entrata l'articolo « automobili »!

* * *

Altre disposizioni, e anch'esse di notevole importanza, potremmo e dovremmo criticare, e specialmente se entrassimo ad esaminare la complicata e burocratica disciplina dei veicoli in servizio pubblico.

Ma preferiamo chiudere con un accenno a due buone disposizioni contenute nel regolamento nuovo e che rappresentano la soddisfazione di desideri replicatamente manifestati dal Touring.

L'art. 15 introduce il sistema dell'approvazione del tipo della macchina o veicolo; e con ciò per ottenere la licenza di circolazione da parte del Prefetto basta presentare al medesimo la copia del verbale di approvazione del tipo del veicolo e la dichiarazione della ditta costruttrice che il veicolo corrisponda al tipo approvato.

L'art. 22 poi tronca le questioni a cui dava luogo l'art. 57 del precedente regolamento in quanto dispone senz'altro che i veicoli che i fabbricanti e i commercianti (esclusi i noleggiatori) ed i rappresentanti di case estere e nazionali aventi depositi in Italia facciano circolare a solo scopo di prova, sono esenti dall'obbligo della licenza di cui all'art. 15.

Ma che giovano questi omaggi alla nostra propaganda, se tutto lo *spiritus intus* delle nuove disposizioni è contrario?

Certo per nostro conto non abbandoniamo la speranza che si formi un'altra coscienza rispetto all'automobilismo, come pure formuliamo il più vivo augurio che, colla prudenza e col rispetto dell'incolumità altrui, i conducenti sappiano vincere la incontestabile inimicizia del pubblico.

Intanto però, e per qualche anno, resteremo coll'art. 4 il quale, se porta a 15 chilometri la velocità massima nell'interno delle città, contiene anche una oscura e minacciosa prescrizione generale, là dove ordina una velocità che eviti ogni intralcio per la circolazione e ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose e in ogni caso prescrive il passo d'uomo nelle traverse (cosa saranno?) degli abitati rurali.

Avv. BORTOLO BELOTTI.

GUIDONE NAUTICO DEL T. C. I.

Nella Rivista di Maggio dello scorso anno abbiamo detto quali siano i vantaggi che normalmente sono accordati ai Soci degli Enti che hanno ottenuto dal Ministero della Marina il riconoscimento del Guidone.

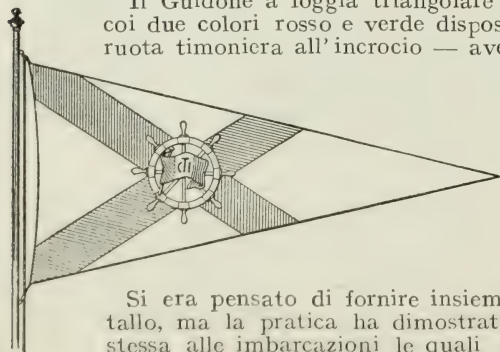
Il Guidone che il Touring è stato autorizzato ad inalberare sulle imbarcazioni dei propri Soci è conforme alla figura qui riprodotta.

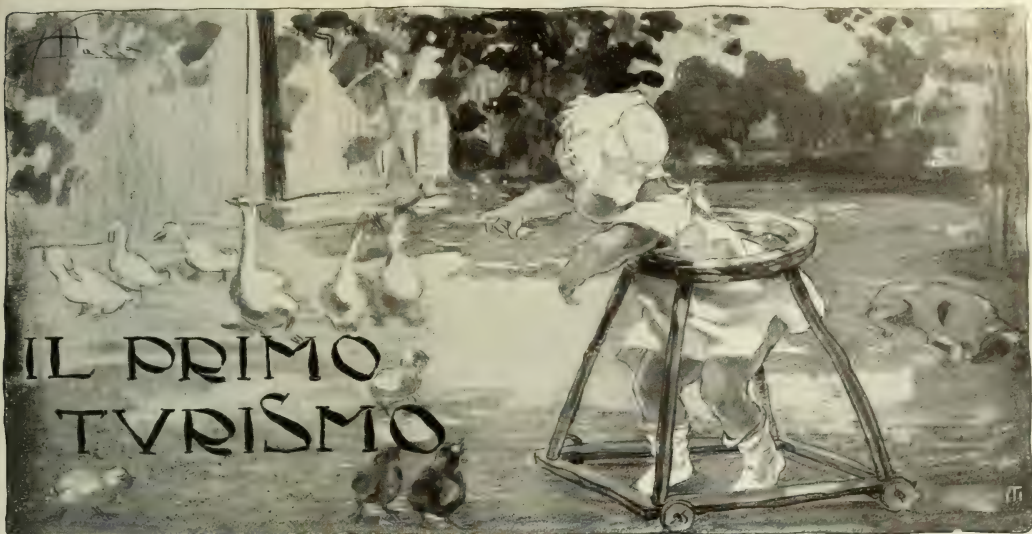
Il Guidone a foggia triangolare allungata è composto del tricolore nazionale coi due colori rosso e verde disposti trasversalmente al campo bianco — con la ruota timoniera all'incrocio — avente nel centro il distintivo del T. C. I.

Il drappo è in étamine finissimo a colori inalterabili fortemente ricucito.

I tipi prescelti sono finora i seguenti:

Tipo		dimensioni cm.	prezzo L.
Tipo I	dimensioni cm.	25×55	prezzo L. 5
» II	»	» 30×50	» » 7
» III	»	» 45×85	» » 10

Aggiungere L. 0,60 per invio franco di porto.

Si era pensato di fornire insieme col drappo anche l'asta in legno o di metallo, ma la pratica ha dimostrato che non sempre era possibile adattare l'asta stessa alle imbarcazioni le quali ne portano quasi tutte una, specie quelle da diporto per cui il Guidone fu specialmente creato.

La Commissione di turismo nautico nominata dal Touring attende ora a concretare in un breve programma che verrà distribuito a soci proprietari di imbarcazioni, i diritti e i doveri che derivano dall'uso del Guidone nautico del Touring.

OCCORRE dire che due belle testine di bimba sono — dinnanzi a un puro giudizio di anatomia pittorica — preferibili a due piedini, sia pure mirabilmente ellenici nella loro svelta plastica o raffinatamente parigini nella loro modernissima calzatura?

E' proprio così! Tanto prima che dopo l'egalitario e cooperativistico apologo di Menenio Agrippa, sono rimasti tali e quali gli ottimati e i plebei dell'organismo sociale come dell'organismo umano: e se lo « stomaco » ha fatto un... passo innanzi nella considerazione non soltanto materialistica dell'umanità, i piedi — proprio loro che dovevano camminare direttamente verso destini migliori — sono restati sempre trascurati e nominati dal volgo come cose innegabilmente basse. Immutabile aristocrazia di uomini e di cose!

Rivendichiamo un po' questi derelitti, che pur diedero nome di misura alle scienze esatte e misura di ritmo ai classici esametri.

E su queste colonne, che son eco viva di moto giovanile e di moderni pensieri, facciamo una rapida rassegna dello sviluppo degli organi della locomozione, delle leggi che disciplinano il movimento, ricordiamo alcuna delle *pannes* dei nostri organi motori, diciamo insomma qualche parola di fisiopatologia e di igiene del cammino così come ce lo consentono la penna e il foglio su cui scriviamo.

E dopo tanto preambolo non ci rimproveri il turistico lettore se la nostra *causerie* scientifica riescirà troppo... *a piedi!*

***

Incominciamo *ab ovo*.

L'abbozzo del nostro organismo presenta una evidente sproporzione fra l'estremità cefalica e l'estremità podalica. Mentre ferve intima ed intensa la vita vegetativa nell'oscuro inverno del periodo di sviluppo, cranio e addome — quasi completamente questo occupato dal fegato — costituiscono si può dire da soli la *silhouette* umana: mentre il cervello capitalizza energie motorie e preforma il terreno nervoso su cui fiorirà l'anima e l'intelligenza, il fegato pensa a regolare scambi di umori nutritivi e a dare per le vie del sangue il primo carbone alla macchina embrionale che a poco a poco si differenzia e si completa in organi ed apparati. Frattanto l'autonomia dei movimenti è preclusa, pressochè inutili quindi funzionalmente gli arti: e però, soltanto a giorno fatto, dopo il primo anno di vita si stabilisce una certa proporzione di forme fra la testa e gli arti: il cranio si rinchiude e si plasma a più regolari contorni, l'addome si conforma allo sviluppo del torace e nell'autonomo respiro e nutrimento trova ragione chimica e meccanica di limiti giusti e corretti.

SPROPORZIONI INIZIALI FRA TRONCO ED ARTI.

E' la messa in scena degli organi del movimento: il midollo delle ossa non soltanto continua dal fegato la fabbricazione dei globuli del sangue: esso assume nella sua rinnovata trama sali calcarei e ferro e ossigeno ancora — che è il fuoco degli intimi opifici. — Nelle impalca-

Arresto di sviluppo degli organi locomotori.

struttura dello scheletro, mentre l'addome con l'intero organismo soffre e declina.

Ma quando è florida e vigorosa la fibra infantile, come è lietamente meraviglioso lo svolgersi dell'*arte* del cammino: dagli inizi incerti, dagli incoordinati tentativi ai più sicuri cimenti dove l'andatura del bambino, già cosciente e avido di moto e di sensazioni, si delinea con le piccole pretese del futuro omino: dal primo turismo della cesta — turismo angusto e schiavo — all'ascensione ancora un po' *à quatre pattes* della scaletta di casa.

Deformità rachitica.

Parallelo all'allungamento delle ossa, allo sviluppo della proprietà contrattile dei muscoli, della capacità contentiva dei legamenti articolari, dello sviluppo di arterie e vene, è lo stabilirsi delle facoltà direttive del movimento.

Il nostro organismo è sottomesso alle stesse leggi che le macchine ordinarie: il movimento degli arti, il dislocamento in massa del corpo sono dovuti all'azione di forze interne ed esterne: le prime s'originano nei muscoli, cambiano la forma del nostro corpo e le posizioni relative delle ossa, e sono rappresentate dalla contrazione e tonacità muscolare, dall'elasticità e resistenza dei tessuti: le forze esteriori sono costantemente in antagonismo con le prime.

Il nostro corpo è pur la sede di interni movimenti prodotti dalla contrazione muscolare, dal peso, dalla pressione atmosferica: ne sono esempi la progressione degli alimenti, i moti dello stomaco e dell'intestino, i battiti del cuore, la circolazione del sangue nei vasi, l'aspirazione dell'aria nei polmoni, la filtrazione dell'orina dai reni e la secrezione delle diverse ghiandole. Tutti questi movimenti sono incoscienti e comandati da « riflessi » o da speciali centri nervosi della vita organica — come il simpatico.

Nella contrazione muscolare non intervengono — a parte l'eccitazione nervosa — che agenti noti nei fenomeni fisici.

ture midollari delle ossa infantili, fra le trabecole cartilaginee, giunge tutto questo materiale greggio di costruzione: e allora è un lavorio magnifico delle cellule ossee e dei minimi vasi capillari a dare slancio e solidità alla costruzione scheletrica: basta una minima offesa meccanica nel ricambio o un *virus* infettivo per arrestare, deviare l'opera grandiosa che l'esame microscopico ci rivela. Una triste eredità morbosa può turbare il regolare ordinamento delle trabecole ossee e dare un bimbo con gli omeri fragili ed esili: un'anomalia dei tessuti può fermare lo sviluppo delle tibie e dei femori, e presentare un organismo con gli arti tozzi e brevi come nei primordi di vita.

Un trauma improvviso, una anormale compressione, un difetto di sviluppo dei legamenti e delle cavità articolari nel bacino, possono dare una deformità che esige poi lunghe cure ortopediche: la radiografia dimostra poi nello sfondo d'ombre del contorno muscolare, l'estremità superiore del femore spostato dalla cavità del cotile: è la « lussazione congenita dell'anca ».

Il rachitismo stesso non è che un disturbo nel deposito di sostanze calcaree nella trama ossea del bambino; dovuto a intossicazioni complesse secondo alcuni, ad una vera e propria infezione secondo altri: infiammazione o disturbo nutritivo che sia, l'osso si sforma, si indebolisce e allora gli antagonismi delle forze tendinee e muscolari che costituiscono il sistema di leve che dà il movimento e la deambulazione, associati alla legge di gravità, scompaginano tutta la

Radiografia di lussazione congenita dall'anca.

I muscoli scheletrici, connessi per mezzo di tendini a speciali leve ossee, sono a fibre lunghe, parallele: essi producono un lavoro meccanico, e la sorgente di queste forze fisiche sviluppate e del loro lavoro esterno, risiede nei complessi fenomeni chimici che i fisiologi chiamano di « disintegrazione » e di « ossidazione » — così come la combustione del carbone produce la forza motrice della macchina a vapore. Però, soltanto una parte minore della energia tensiva che si origina durante la contrazione del muscolo viene utilizzata sotto forma di lavoro esterno: la energia maggiore che si sviluppa si trasforma — per legge di conservazione della forza — in lavoro interno, in calore. E infatti d'inverno ci si muove e ci si stropicciano le mani per scaldarci un poco: e ancora l'esperimento di laboratorio dimostra che gli animali in preda a convulsioni per avvelenamento di stricnina raggiungono la temperatura di 44 centigradi, così come i sofferenti di tetano — analoghe e spasmodiche contrazioni muscolari di tutto l'organismo per effetto dei veleni secreti dai bacilli tetanici — raggiungono temperature di 45 gradi, alto valore termico d'origine muscolare, che può perdurare per alcun tempo anche dopo la terribile morte.

Il muscolo si contrae sotto l'influenza dell'eccitazione dei centri nervosi: l'eccitazione volontaria dal cervello si propaga lungo i conduttori nervosi con la velocità di circa 32 metri al secondo; il muscolo stesso mette un certo tempo a reagire e il suo « tempo perduto » s'aggiunge alla durata di trasmissione dell'eccitazione nervosa fino alla cosidetta « placca terminale » dei nervi motori. Le fibre muscolari — secondo leggi di tempo e biochimiche e meccaniche che la fisiologia rivela con delicatissimi strumenti d'indagine — si gonfiano, si raccorciano, tirano i tendini e imprimono all'aderente estremità ossea i moti « voluti » o istintivamente coordinati a scopo di difesa o di offesa: l'*automatismo* rende poi come incoscienti per noi moti che virtualmente non lo sono. La risultante dell'azione di un muscolo non è mai la somma aritmetica dell'azione delle sue fibre: quasi sempre vi è una dispersione di energia dovuta all'obliquità della loro direzione: la forza del muscolo dipende non solo dalla sua « sezione » ma anche dall'eccitazione nervosa che riceve. Ciò che nella nostra forza dobbiamo offrire è la costanza e la regolarità. L'alcool, la collera portano ad alti valori momentanei le forze di moto, ma non le aumentano in realtà: anzi alla eccitazione succede la depressione. La donna presenta, come il bambino, delle frequenti ineguaglianze nelle forze muscolari, che del resto abbiamo un po' tutti secondo le ore della giornata.

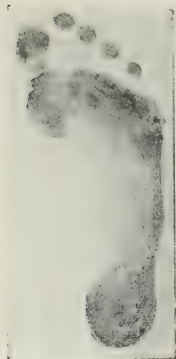
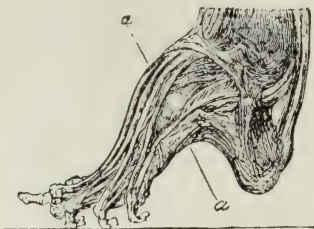
Il primo alpinismo.

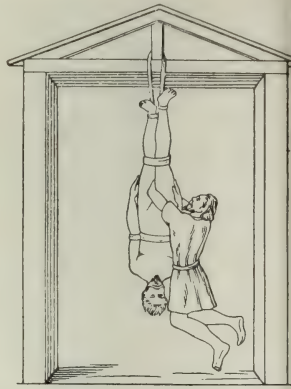
L'affaticamento nervoso, l'insonnia, il digiuno, l'inanizione, i disturbi nutritivi in generale hanno un'influenza deprimente sulla forza muscolare: la vita regolare, l'esercizio quotidiano moderato, l'astinenza dagli eccitanti, la sobrietà e una buona igiene in generale sono i soli mezzi atti ad aumentarla.

Il ministero dei movimenti risiede nel cervello come ogni altro centro motorio sensitivo o intellettivo; in zone simmetriche della corteccia cerebrale risiedono le varie « divisioni » dei movimenti degli arti superiori e inferiori. L'emisfero destro — come è noto — muove il lato sinistro, e rispettivamente l'emisfero cerebrale sinistro stimola dalle sue cellule per le fibre bianche, lungo il midollo, braccio e gamba del lato opposto.

Un incrocio avviene fra i *fasci nervosi* che, come fili di un cavo elettrico, analogamente *isolati* fra manicotti di una sostanza grassa, la mielina, scendono nel midollo spinale contenuto nella colonna vertebrale, così che la gamba destra si flette per uno stimolo sorto (e qui stanno i misteri vitali che ci fanno arrestare al dantesco *quia*) nelle cellule della zona corrispondente del cervello.

Basta una minima fuoriuscita di sangue in un dato punto del cervello per intorpire, per contrarre spasmodicamente, per paralizzare un arto: e così un tumore che comprima, un'infiammazione che leda i tessuti nervosi. La parola invece che è pure moto di muscoli e moto di suono, ha la sua sede in un solo lato della corteccia cerebrale, a sinistra.

Nella concezione della parola, nella fabbricazione delle immagini verbali, nella ideazione e rappresentazione della scrittura, nella più alta funzione umana che s'accompagna nel bambino allo sviluppo della mobilità noi siamo « mancini ». Si può diventare « destri » se, leso il cen-

IMPRONTA NORMALE DEL PIEDE.

PIEDE DEFORME DI DONNA CHINESE.

ANTICHE CURE DELLE LUSSAZIONI (SECONDO IPPOCRATE).

tro del linguaggio, si trapiantano ed educano stimoli, impressioni e facoltà dal lato opposto. Poche settimane fa esaminavo appunto i fenomeni clinici d'un ragazzo che aveva perso la parola e aveva convulsioni a un arto di destra per uno stravaso sanguigno comprimente il centro della parola, in seguito ad una grave caduta sul lato sinistro del capo: rimosso il sangue con la trapanazione, il piccolo riprese moto regolare e ordinata la facoltà del linguaggio.

La « paralisi infantile » altro non è che una infiammazione — seguita poi da degenerazione degli elementi nervosi, delle fibre e dei muscoli dipendenti — delle « corna » nervose anteriori del midollo, per una causa probabilmente infettiva.

Altri disturbi strani della deambulazione nel bambino sono dovuti invece a fenomeni isterici: certe volte si hanno dei ritardi al cammino fino al terzo anno e il fatto può essere ereditario. Talora invece si hanno delle apparentemente inspiegabili sospensioni del cammino, dopo che il bambino aveva già bene iniziato i primi passi: ricordo un piccino osservato nella Clinica del mio maestro, il prof. Mya, che in seguito ad un bagno marino, prima non riconosciuto come causa iniziale, aveva avuto una assai lunga sospensione della deambulazione, dovuta ad una fissazione — facile nel sistema nervoso infantile — della attitudine di difesa e di riposo, reattiva ai dolori articolari causati dal bagno troppo freddo. E' anche per questa peculiare tendenza del bambino a « sistematizzare » le attitudini di difesa come ogni movenza anormale, che occorre rimediare con l'educazione e con provvedimenti igienico-curativi allo stabilirsi di posizioni difettose come di andature irregolari.

Sono molto e varie quindi le offese che può subire dai primordi della vita fino alle ultime tappe senili l'apparato locomotore.

Gli esercizi ginnastici, i giochi sportivi, rappresentano l'educazione di questo sistema come un indiretto metodo di svago all'intero organismo.

Tutti i movimenti degli arti superiori ed inferiori si ricollegano a spostamenti e a movimenti sia pur minimi della colonna vertebrale che con i suoi legamenti e dischi interossei permette le duttili capriole dei bimbi come dei *clowns*.

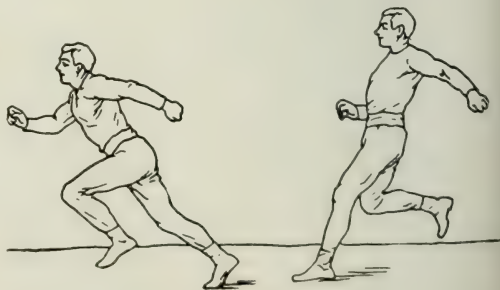
Mentre la mano resta libera anche negli usi della civiltà nostra ed anzi si educa a sapienti tecniche di moto con l'esercizio del pianoforte, dei varî istrumenti musicali, della dattilografia, per non dire dei varî metodi di scrittura e di stenografia che rendono squisita la « intelligenza » della mano e pronta e sicura la sua varietà d'attitudini e d'espressioni — il piede rimane prigioniero di calzature che lo difformano — ricordiamo anche il *piede piatto* dei camerieri — o presenta (altra più moderna malattia professionale) crampi e turbe motorie estese alla gamba nei tramvieri che estenuano le fibre nerveo-muscolari del piede nella ritmica compressione sul pedale della campanella del tram elettrico.

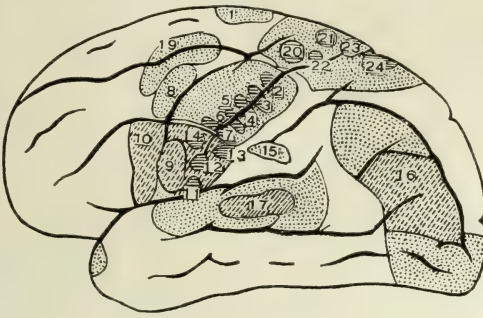
Le fanciulle del Celeste Impero ci pensano invece, da secoli, a deformarsi il piede per renderlo più attraente: e fanno in tal modo concorrenza alle calzature poco « igieniche » del vecchio occidente.

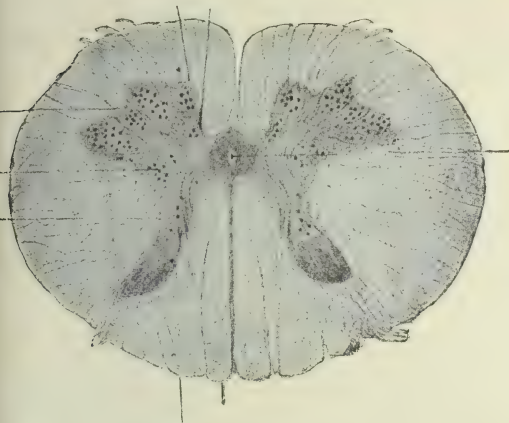
Una deformazione professionale del piede è, frequente nelle danzatrici dei nostri teatri, che pure presentano generalmente una lussazione del grosso dito. E a proposito di lussazione, presentiamo a titolo di curiosità ai nostri lettori, le primitive cure chirurgiche delle lussazioni, questa frequente *panne* del podismo.

* * *

Cammino, corsa e salto: ecco i primi elementi del turismo infantile: il bambino nel suo entusiastico abbandono alla gioia della vita, nel suo fervore di moto riassume ed applica tutti gli *sports* primitivi, naturali — cioè non associati a mezzi strumentali — della facoltà locomotrice.

Poi verranno gli « specialisti » ed i « professionisti » del podismo: i lavoratori del piede: sono questi che debbono, in corsa di velocità, ricondurre il loro piede in avanti in un tempo presso-

PARTENZA — ARRESTO NELLA CORSA
(Si vede l'inclinazione del corpo in senso inverso.

Localizzazioni cerebrali secondo *Debove* e *Achard*.

1 Tronco, 2 Spalla, 3 Cubito, 4 Articolazioni della mano, 5 Tre ultime dita, 6 Dito indice, 7 Pollice, 8 Il « centro della scrittura » degli autori francesi, 9 Laringe, 10 Centro (motore) del linguaggio, di *Broca*, 11 Lingua, 12 Bocca, 13 Facciale infer., 14 Facciale super., 15 Muscoli oculari, [16 Vista, 17 Udito, e centro sensoriale del linguaggio (*Wernicke*), 18 Gusto (?), 19 Movimenti coniugati del capo e degli occhi, 20 Movimenti dell'articolazione coxo-femorale, 21 Movimenti nella articolazione del ginocchio, 22 Movimenti dell'articolazione tibio-astralgica, 23 Movimento delle grandi, 24 Delle piccole dita dei piedi.

chê la metà meno del passo normale: il peso stesso del corpo aiuta assai bene in quest'atto, ed il corridore per vincere l'inerzia dell'intiero arto deve fare uno sforzo muscolare di flessione

Sezione del midollo spinale con i corni nervosi sensibili e motori.

della coscia che è tanto più intenso quanto la massa dell'arto inferiore è più grande. E' per questo che non è favorevole per un corridore che vuol compiere buone prove di avere le gambe troppo massiccie. La gazzella, il cane levriere, lo struzzo, il cavallo da corsa, questi animali corridori per eccellenza, hanno infatti i loro arti sottili e le loro masse muscolari importanti, quelle che sono necessarie all'oscillazione, poste presso i centri del movimento ov'è minima la velocità.

Il corridore deve avere il piede piuttosto lungo, buoni polmoni e un corretto modo di respiro. Egli parte con il corpo fortemente inclinato in avanti per acquistare la maggior velocità iniziale, mentre l'arresto della « corsa viva » è caratterizzato da uno sforzo di resistenza delle gambe onde annullare la velocità acquistata. L'inclinazione del corpo durante la corsa indica il senso dell'acceleramento del moto: così un corridore lanciato in avanti, se vuol ritornare sui suoi passi senza fermarsi, s' inclina indietro facendo agire una forza costante per ritardare il suo movimento: quando poi la sua velocità è nulla, egli si volta sempre a corpo inclinato, ripartendo in seguito nella direzione opposta con la medesima forza costante « acceleratrice ».

Profilo della colonna vertebrale.

Così nel cammino come nella corsa, abbiamo detto che si ha una traslazione in avanti del corpo, dovuta all'alterno ritmo di sforzi muscolari, per la maggior parte originati dai nervi e dai muscoli estensori dei membri inferiori. Però, mentre nel cammino il corpo non si distacca mai dal terreno, nella corsa si ha a ritmico ciclo un tempo minimo in cui l'intero organismo è sospeso in aria: i metodi cronofotografici dei fisiologi consentono un esatto studio di questi momenti: noi ci limiteremo più a rilevare che nel consueto modo di camminare l'appoggio del piede comincia al tallone, indi si estende a tutta la pianta e da ultimo alla sola punta. L'arto attivo colle sue tre articolazioni forma una colonna spezzata, gli angoli della quale — come osserva Luciani —

Il primo sport.

ATTITUDINE D'UN CORRIDORE CHE RITORNA SUI SUOI PASSI.

I TRE TEMPI D'UN SALTO A PIÈ FERMO SUL POSTO. — Elevazione delle braccia, preparazione, impulso e sospensione.

si raddrizzano per reazione del suolo premuto dal piede sollevando in alto e spingendo in avanti il centro di gravità di tutto il corpo. Questo — con qualche variante secondo gli autori — si troverebbe nella posizione eretta comoda, simmetrica o «militare» che esige un dispendio relativamente lieve di energia muscolare, tra la seconda e la terza vertebra dell'osso sacro.

Qual'è invece il meccanismo del salto?

Se ben riguardate un bambino, innanzi che faccia un salto, voi invece osserverete che la preparazione consiste in un abbassamento delle braccia, in una flessione degli arti inferiori e un impulso che segue immediatamente nell'estensione viva e l'elevazione brusca delle braccia.

Nella marcia composta, nella corsa intesa come stimolo e sforzo eccezionale, nel salto corretto senza acrobatismi v'è ragione e metodo di sana educazione fisica sì per il bambino come per l'uomo giovane.

L'alpinismo razionalmente inteso e prudentemente svolto comprende i migliori benefici del nostro organismo: ginnastica muscolare respiratoria, cerebrale, e ossigeno che lava il sangue e snebbia il pensiero.

Inutili e dannosi sono gli sforzi e le violenze alla funzione motoria dell'adulto — in nome di qualunque *sport* essi si compiano — come i precoci esercizi di cammino e ginnastici nei bambini, in nome di qualsiasi vanità od erronei dettami essi si esigano.

La moderazione, virtù poco brillante, deve essere compagna d'ogni prova fisica come d'ogni impresa intellettiva.

Ricordiamoci tutti — sieno l'arte, gli *sports*, le lettere, le scienze che ci muovono e ci agitano — d'una grande verità... ferroviaria: «il pregio massimo d'una rapida locomotiva sta nei suoi freni».

La favola è finita... ed anche la morale.

AMBROGIO MORI

AUTOMOBILI AGRICOLI

Anche quest'anno non passerà senza che il problema della moto-coltura abbia avuto le sue applicazioni e i suoi esperimenti nel nostro paese.

A principio d'anno, in occasione dell'Esposizione automobilistica torinese si ebbe un concorso di macchine agrarie azionate da motori automobili, e a settembre, in occasione dell'Esposizione agraria di Alba, abbiamo un altro *Concorso internazionale a premi di apparecchi per la lavorazione meccanica dei vigneti.*

Il Concorso è bandito dal Ministero di Agricoltura e vi è stabilito un premio di L. 6000 oltre all'acquisto da parte del Ministero di uno degli apparecchi premiati e un altro di L. 2000 con medaglia d'oro.

Le macchine in Concorso dovranno compiere: lavori di scalzatura, aprendo buche o solchi continui, profondi almeno m. 0,15, anche in terreni compatti, tra filari distanti da m. 1,20 a m. 2, lavori di appianamento, rincalzatura e sarchiatura entro i medesimi filari. Questi lavori dovranno compiersi in vigneti aventi pendenza non superiore al 20 per cento. Saranno preferite le macchine automobili atte a lavorare tra i filari più stretti e su pendenza maggiore dell'indicata. Le prove e tutte le spese, escluse quelle dei trasporti, saranno a carico del Ministero il quale nominerà la Giuria.

E' da augurarsi che i nostri costruttori si dedichino a questa nuova applicazione e che gli agricolcori non si mostrino così restii alle innovazioni. La nostra *Rivista* in varie occasioni ebbe a rilevare l'importanza del motore a scoppio applicato all'agricoltura e non va dimenticato quanto l'Italia sia tributaria dell'estero per le macchine agricole. Dal 1893 al 1908 l'importazione di queste macchine è salita da 2 milioni e mezzo a 16 milioni di lire.

In Francia anche da questo lato il progresso è enorme ed invece di vedere concorsi deserti o limitati, assistiamo alla formazione di una vera artiglieria agraria, tanto che il mese scorso poterono organizzare il *primo Congresso internazionale delle automobili agricole*, in occasione della seconda Esposizione internazionale dei motori agricoli che si tenne in quell'epoca a Parigi. Scopo del Congresso era di mettere in rapporto costruttori ed agricoltori e di creare una Associazione permanente di propaganda per fare conoscere la moto-coltura e spingere alla creazione di nuovi tipi.

La toponomastica della Venezia Giulia
nella Carta Automobilistica del T.

La pubblicazione della Carta Automobilistica del Touring, che raccolse encomî lusinghieri nel campo strettamente tecnico, in quello turistico ed in particolare in quello automobilistico, al quale essa si rivolge (1) ha sollevato anche un'increscioso ed inatteso incidente, come risulta nella presente *Rivista* negli Atti del Consiglio, e cioè le dimissioni del Consolato di Trieste e del Console di Pola: le prime, in forma generica e le seconde con motivazione esplicita; entrambe però riferentisi alla questione toponomastica nella Carta, cioè all'uso di alcune denominazioni slave fatte seguire tra parentesi ai corrispondenti nomi italiani di località della Venezia Giulia.

Che queste dimissioni fossero inattese, lo dice il verbale della seduta di Consiglio, il quale afferma di accettare le dimissioni « perchè il Consiglio ritiene di non essersi in alcun modo dipartito dalle proprie dichiarazioni fatte nell'Assemblea dell'aprile 1908 », dichiarazioni le quali furono implicitamente approvate colla votazione unanime di un ordine del giorno molto chiaro e che tracciava una via sicura al Consiglio stesso.

Ma poichè l'incidente doloroso di un dissenso con un certo numero di rispettabili consoci della Venezia Giulia verificatosi nel 1908, si è rinnovato adesso sulla stessa questione, che si riteneva composta definitivamente, è opportuno qui di chiarire un'altra volta i concetti che hanno guidato il Consiglio del Touring nell'opera propria, sia perchè dopo di allora almeno 30 000 soci nuovi si sono inscritti al Sodalizio — ed è probabile che molti di questi ignorino i precedenti della questione — sia anche perchè l'attuale incidente fu da molti giornali riferito con tali inesattezze di fatto che veramente fanno sorpresa e che spostano del tutto gli elementi dai quali ciascuno dovrebbe dedurre i propri giudizi.

I.

Nel 1907, dovendosi studiare, tra altre basi della Carta del Touring al 250 000, anche la direttiva generale della toponomastica riflettente i nomi di località poste in paesi italiani non politicamente appartenenti al Regno, si addivenne, colla cooperazione di persone altamente competenti nella specialità di questi studi, a delle conclusioni riassunte e pubblicate nella *Rivista* di febbraio 1908.

La parte sostanziale di tali regole si raccoglie in due punti. Il primo punto è questo: vi sono nomi, per lo più tedeschi ed alcune volte slavi, inesistenti nell'uso degli indigeni, arbitrariamente dati a località dove si parla l'italiano da tutta la popolazione o da parte di essa, nomi che in certi casi la burocrazia tenta di introdurre per motivi politici, e in altri sono posti innanzi da tendenze pangermaniche o panslave in tutti quei modi che larghi mezzi materiali e morali consentono a una propaganda attiva e talora sfacciata (2).

Tutti questi nomi stranieri — burocratici, pangermanisti, o panslavisti — si convenne di bandirli, senza eccezioni, dalla Carta al 250 000 del Touring, ricercandoli con cura, e ciò perchè essi rappresentano soltanto una *tendenza politica* e non un *fatto geografico:* tendenza a cui abbiamo dovere e desiderio di opporci « per la difesa del linguaggio italiano », per la conservazione « di quel patrimonio che è la manifestazione più diretta della nazionalità, ed a difendere il quale nobilmente si adopera la Dante Alighieri »; espressioni testuali che con altre numerose consimili entravano nell'articolo pubblicato nella *Rivista* del 1908, a dimostrare quali fossero i punti di partenza degli studi del Touring.

II.

Il secondo punto fondamentale è questo: vi è però una seconda serie di nomi che esistono in doppio, cioè in italiano e in lingua straniera, serie sostanzialmente diversa dalla precedente, e cioè quella delle località dove la popolazione italiana è commista a quella che u a altra parlata (francese, romancia, tedesca, slava, ecc.), cioè dove gli indigeni appartenendo a due diverse lingue chiamano la stessa località con due nomi, secondo che usano piuttosto l'una che l'altra lingua.

Questo caso è frequentissimo sopratutto nella Venezia Giulia, dove molti comuni sono esclusivamente d'italiani, altri misti d'italiani e slavi, altri constano di soli slavi.

Nei due ultimi casi è utile per l'uso della Carta in luogo e per tutte le sue funzioni di coltura, che entrambi i nomi vi siano indicati. Per tali località si dichiarò dunque nelle direttive toponomastiche assunte, che si sarebbero posti i due nomi, uno quale principale e l'altro tra parentesi, in subordine.

Vi è quindi una profonda ed essenziale differenza fra i nomi della prima serie che sono *inesistenti* nell'uso indigeno e soltanto imposti dalla burocrazia austriaca o dalle tendenze pangermanistiche, e i nomi della seconda serie i quali sono invece un *fatto geografico effettivo* dovuto alla coesistenza di due popolazioni di parlata diversa.

---

(1) Il massimo ente automobilistico italiano, l'A. C. I., formato dalla federazione di tutti gli Automobile Clubs d'Italia, ha voluto esprimere il suo compiacimento per questa pubblicazione pel tramite del suo illustre presidente il marchese Alfonso Ferrero di Ventimiglia ed ha acquistato dal Touring, per distribuirla a tutti i propri soci, il numero necessario di carte.

(2) Tali sono per le città nostre come Trento e Trieste i nomi tedeschi di Trient e Triest, per Gorizia quello di Görz, per Pisino quello di Mitterburg e così via, nomi tutti che si adoperano dalle pubbliche amministrazioni dello stato austriaco (poste, telegrafi, ferrovie, ecc.,) talora associati ai nomi italiani o slavi, talora anche nel solo tedesco.

In un campo un po' diverso, quello alpinistico, la tendenza di spostare i nomi nostri sostituendoli con quelli tedeschi, si manifesta in modo persistente sopratutto nel Trentino, dove i pangermanisti si sforzano con ogni possa, di deprimere l'italianità locale. Quest'azione è poi aiutata dal fatto che la grande attività alpina dei tedeschi nel Trentino si espande in una quantità di pubblicazioni che usano i nomi da loro inventati o preferiti e li diffondono di riflesso perfino nelle pubblicazioni italiane più ortodosse, dove essi entrano con una relativa facilità, non essendo agevole, senza particolari conoscenze bibliografiche di confronto, di riconoscere tutti i nomi spurii.

Ne consegue che se la prima serie si deve proscrivere da una Carta d'intenti italiani com'è la nostra, ciò nulla ha da fare coll'uso perfettamente giustificato della seconda serie. S'intende che anche per questo secondo caso è da tenere in alta considerazione la preminenza dell'italianità.

Queste le regole toponomastiche fondamentali portate dalla *Rivista* di febbraio del 1908.

III.

Ma, per una inesplicabile disattenzione, che fu causa di spiacevoli incidenti, questa distinzione sostanziale, forse perchè d'indole tecnica che sfugge a chi non ha dimestichezza con questi studî, non fu afferrata da parecchi a Trieste, e non volle essere neppure discussa dal Consolato di Trieste, il che diede luogo ad una agitazione la quale ebbe il suo epilogo nell'Assemblea dei soci del Touring dell'Aprile 1908 in una vivace ma cortese e nobile discussione, chiusa colla piena approvazione delle direttive toponomastiche accennate.

Si chiarì ancora una volta come se i sentimenti più lodevoli possono per la loro intensità talora trascinare le menti a conclusioni che oltrepassano gli scopi, un più sereno esame riconduce tutte le persone che hanno cuore caldo unito a mente equilibrata sul terreno dell'intesa cordiale.

Infatti allorchè nell'Assemblea si spiegarono più chiaramente ad alcuni egregi oppositori, i concetti seguiti, e fu fatto risaltare che da una parte tutte le ragioni di difesa del linguaggio italiano (che vuol dire del sentimento d'italianità) erano salvaguardate, che d'altra parte era opportuno che in una Carta di indole pratica come quella del Touring, tutti i fatti geografici *reali* trovassero la loro espressione, e che infine il carattere nazionale della Carta rifulgerebbe non nel nascondere artificiosamente questi fatti, ma bensì nel respingere con energia tutti quelli che artificiosamente ci si vogliono imporre per propaganda pangermanica e panslavista; allorchè ciò fu chiarito ai numerosissimi presenti, il voto unanime dell'Assemblea si raccolse sopra l'ordine del giorno che segue: « L'Assemblea confida che il Consiglio del Touring, ispirandosi alle sue costanti tradizioni patriottiche, saprà conciliare nella toponomastica delle estreme regioni italiane le esigenze nazionali e quelle della pratica interpretazione della nuova Carta d'Italia ».

Il Proponente di questo ordine del giorno, persona che da trent'anni propugna con competenza, amore ed autorità la causa della Venezia Giulia, nelle dichiarazioni fatte precedere all'ordine del giorno disse tra altro:

« ...Io mi sono trovato in una Commissione dell'Istituto Lombardo di Scienze e Lettere, per lo studio della toponomastica di quelle regioni; ed allora affermai recisamente il mio parere che trattandosi dei luoghi di origine prettamente italiana, i nomi dovessero essere italiani senza eccezione.

« Ma qui siamo di fronte alla Carta d'Italia del Touring; non siamo di fronte ad una Carta che debba avere carattere dogmatico; ma ad un lavoro che deve andare nelle mani di persone che vogliono visitare quei paesi. Ora, se voi volete dare qualche cosa a queste persone che le diriga, che giovi loro nel viaggio, dovete dare una Carta che sia interpretabile sui luoghi, e non una Carta che per non possedere tutti i dati necessarî, metta la persona stessa nell'impossibilità di farsi capire ».

Tale dichiarazione precisa nel senso che la massima della bilinguità è ammessa nella nostra Carta, fu completata e chiarita nel modo più evidente dal seguito della discussione e dalle parole di chi espresse il pensiero del Consiglio nell'Assemblea stessa.

Si afferrò allora bene quella distinzione fra nomi *non usati* dagli indigeni e nomi *usati dagli indigeni* che era prima sfuggita a molti e si addivenne all'approvazione di quei concetti pratici non meno che italiani che il buon senso e lo spirito di patriottismo aveva dettati al Consiglio del Touring.

IV.

Da tutto questo deriva che, ammessa *nel senso sovradetto* la bilinguità della Carta, rimane poi a studiarsene l'applicazione per ciascun caso: lavoro semplice in molti casi e di non dubbia riuscita, difficile in altri e di incerto esito, perciò soggetto sempre a revisione e a perfezionamenti.

Ma questo lavoro di indagine minuta, paziente, che si estenderà per i tre fogli del 250 000 che toccano Trentino e Venezia Giulia ad alcune migliaia di nomi, non è ancor fatto ma soltanto impostato nelle linee generali.

Per questo lavoro il nostro Capo Sezione Strade e Direttore della Carta, comm. L. V. Bertarelli, va facendo sopraluoghi frequenti, raccogliendo un materiale ingente, e disponendo tutto perchè al momento opportuno, munito del presidio di una preparazione sufficiente, possa affrontarlo con una competenza che gli permetta di scegliere tra i diversi suggerimenti che gli verranno fatti.

Appunto per la complessità del lavoro di cui qui si dice, oltre che per altri motivi, i fogli in discorso si pubblicheranno fra gli ultimi della Carta d'Italia (1). Per quanto si riferisce al 250 000 le direttive toponomastiche non hanno dunque avuto motivo per ora di applicazione.

V.

Ma alcuni mesi sono si è pubblicata la Carta Automobilistica la quale, come è noto ai soci, per la sua natura schematica non riporta che un numero assai limitato di nomi, e cioè esclusivamente le località principali poste sulle strade di grande comunicazione, e qualche raro nome di località piccole, che abbia interesse per incroci o diramazioni stradali.

Per tale Carta fu seguìto il criterio della bilinguità applicata nella misura accennata sopra, valendosi degli studi già fatti, per quanto non completi. Perciò furono eliminati tutti senza eccezione i nomi tedeschi delle località della Venezia Giulia, poichè in questa il tedesco non si parla affatto altro che dagli impiegati di stato: quindi non figurano nè Triest, nè Görz, nè Gradiska, nè Mitterburg (per Pisino), nè Karfreit (per Caporetto), nè Tolmein (per Tolmino), nè Haidenschaft (per Aidussina), nè alcun altro dei nomi di questo genere, appartenenti

---

(1) Questo è anche in relazione a particolari difficoltà di redazione della Carta indipendenti dalla toponomastica e riflettenti invece notizie che si vogliono avere dai pubblici Uffici. Con questi pendono pratiche, per via diplomatica, onde ottenere i dati tecnici ultimi non ancora pubblicati, che altrimenti ci sarebbero negati, e per altre difficoltà che si riferiscono al fatto di lavorare su territorio estero. Le difficoltà sono molto minori per il Trentino, dove una quantità di soci volonterosi potrà prestarsi in ogni angolo del paese per informazioni, in confronto della Venezia Giulia, ove i soci sono concentrati soltanto in poche città italiane.

alla prima serie, di cui fu detto sopra che si potrebbe ben qualificare dei nomi inventati.

In generale nell'Automobilistica sono in solo italiano la maggior parte dei nomi dell'Istria e di quasi tutta la contea di Gorizia, mentre dopo il nome italiano hanno tra parentesi, in subordine, quello slavo, alcune località quali Caporetto, Tolmino, Aidussina, Pinguente, Montona, Pisino.

Questa applicazione delle regole convenute ha procurato le immediate dimissioni, in forma generica, ma evidentemente riattaccate alla questione, del Consolato di Trieste, le dimissioni del Console di Pola, esplicitamente basate sull'uso dei nomi slavi, e un certo numero di comunicati ai giornali, impostati sulle dimissioni, comunicati i quali ancora una volta sono, quasi senza eccezioni, molto inesatti rispetto ai fatti (1).

Il Consiglio del T. pur ammettendo che quanto al dettaglio dell'applicazione, cioè al valore delle conclusioni assunte nome per nome, la discussione è sempre aperta e quindi ogni Carta potrà essere sempre perfezionata nelle successive edizioni, rivendica per altro nel modo più deciso la propria coerenza e la propria deferenza alle conclusioni approvate in Assemblea e ritiene che le dimissioni causate dalla *massima* della bilinguità, sono incompatibili col trovarsi in carica dopo le discussioni avvenute in Assemblea del 1908, che tale *massima* hanno sancito e ritiene del pari che non sono poi sufficientemente giustificate coll'apprezzamento del caso concreto di dettaglio.

VI.

Non è qui fuori di posto dunque il giustificare l'uso del secondo nome (lo slavo) nei casi citati, che sono quelli specialmente rimproverati alla Carta Automobilistica. Risulta per questi casi che in *tutti quei comuni la maggioranza e in alcuni anzi la quasi totalità degli abitanti non parla l'italiano ma lo slavo*, donde l'opportunità in una Carta turistica di annotare entrambi i nomi.

Questo stato di fatto risulta dai dati più precisi (censimento Ufficiale 1900) che si possono riassumere nel seguente tabellino:

LOCALITÀ	Nel solo centro urbano parlano		In tutto il comune (centro e frazioni) parlano	
	l'italiano	lo sloveno o il serbo-croato	l'italiano	lo sloveno o il serbo-croato
Caporetto . . .	6	772	6	1189
Tolmino . . .	13	819	13	4265
Aidussina . .	21	792	non vi sono frazioni	
Pinguente . .	422	144	1021	14847
Montona . . .	1341	8	2628	2928
Pisino	1101	2558	1417	14559

Si aggiunga che gli slavi (come si vede dal tabellino riportato) sono sparsi sopratutto nella campagna, dove torna quindi tanto più difficile trovare chi parli l'italiano e dove la rozzezza dei campagnoli esige tanto maggiore sicurezza di nomi in chi richiede indicazioni. E' ciò che ha consigliato a mettere il nome anche in slavo anche là dove il centro, come a Pinguente e a Montona è italiano, ma viene soverchiato numericamente dalla parte rurale.

E non soltanto intorno a Pinguente e a Montona nel loro vasto territorio comunale si parla dalla maggioranza (Montona) o dalla quasi totalità (Pinguente) una lingua slava, ma questi territori alla loro volta ne hanno contermini altri, non meno estesi e con pochi e piccoli centri, nelle stesse condizioni.

E' bene che lo stato comparativo reale della diffusione delle tre lingue, italiana, slovena, serbocroata, nella Venezia Giulia sia noto agli italiani che poco lo conoscono, perchè i termini di ogni rapporto tra italiani e slavi abbiano un substrato di informazioni positive anzichè soltanto ipotetiche. Uno studio anche superficiale della ripartizione linguistica (si tralascia qui di far cenno della lingua tedesca la quale non è indigena in nessun punto della Venezia Giulia) mostra che l'italiano è usato quasi ad esclusione di ogni altra lingua in tutto il territorio tra il Veneto e Gradisca e Gorizia, e nelle città litoranee che a partire da Trieste ornano l'Istria tutt'intorno nella sua costa frastagliata. Esiste anche per dir così un cuneo di gruppi molto compatti di razza italiana sulla linea mediana che per Pinguente, Montona, Pisino, Dignano va verso Pola. Nel resto del paese gli abitanti sono in generale molto misti od anche in grande prevalenza slavi, parlanti lo sloveno o il serbo-croato.

I dati numerici precisi di questa ripartizione sono istruttivi, e ammonitori di quali sforzi dobbiamo fare per mantenere e migliorare la posizione dell'influenza italiana nella Venezia Giulia.

Certo può far sorpresa a più d'uno il sentire che la valle dell'Isonzo, di cui si parla tanto spesso come di un'appendice pura e semplice del territorio veneto, se è valle prettamente italiana geograficamente e storicamente, invece dal punto di vista della lingua, a nord di Gorizia (quindi escluso il territorio immediatamente limitrofo a Gorizia) si trova e da lunghissimo tempo nelle condizioni che quì riassumiamo (1).

---

(1) Alcuni giornali arrivano perfino a dire che la nostra Carta contiene Triest, Görz, Trient, ecc.!

Evidentemente questi giornali non hanno neppur vista la Carta di cui discorrono. Siccome quasi nessuno ha dato i fatti come sono in realtà c'è da chiedersi chi abbia mosso la stampa con tanta leggerezza, rendendole il cattivo servizio di informazioni sbagliate, abusando così della sua buona fede, e inducendola in polemiche infondate.

(1) La valle dell'Isonzo comprende qui quella dei due suoi affluenti l'Idria e il Vippaco e la pianura da Gorizia e Gradisca fino al confine veneto. Infine si può considerare anche come ad essa unito anche il territorio di Sesana.

Distinguendo secondo la lingua parlata le diverse circoscrizioni amministrative della vallata, si vede subito che la zona sud-ovest, cioè da Gorizia al Veneto (meno di un quarto della superficie del bacino) è quasi esclusivamente italiana mentre gli altri tre quarti, costituenti più propriamente la Valle, sono esclusivamente sloveni.

E precisando coi numeri: il territorio di Gorizia-città e dei distretti di Cervignano, Cormons, Gradisca, Monfalcone ha la superficie di chilometri quadrati 645.03; il territorio rimanente, cioè i distretti di Aidussina, Canale, Gorizia (esclusa la città), Comen, Sesana, Tolmino, Plezzo, Caporetto, Cerchina, ha la superficie di chmq. 2273.46.

Nel primo territorio parlano l'italiano 78 327 abitanti e soli 10 822 lo sloveno, ossia in altre parole vi è all'incirca una minoranza di uno sloveno contro una maggioranza di ben sette italiani.

Nel secondo territorio invece, più vasto e montuoso e dove quindi è più difficile dirigersi, parlano l'italiano soltanto 2809 abitanti e lo sloveno ben 129 760, cioè, può ben dirsi, la totalità. Come si può chiedere che una Carta, che non voglia passare nel novero delle tendenziose (che nè la scienza, nè la pratica, nè il criterio dell'equità possono accettare) debba rinunciare a dare oltre i nomi italiani che rappresentano le nostre aspirazioni anche i nomi usati sul posto dalla quasi totalità della popolazione che vi abita?

Nella lunga vallata dell'Isonzo, la più vicina al confine politico attuale, tutti dunque parlano lo slavo! Così è di vasti territori istriani più lontani dai centri italiani importanti, quindi più sottratti all'influenza di scambi intellettuali e commerciali con chi parla italiano, più, per così dire, selvaggi e dove quindi la Carta deve *parlare* da sè al turista in tutti i modi che lo possono aiutare, sotto pena di mancare al proprio scopo precipuo. Che se in qualche nome si sbaglierà o si è sbagliato, è bene dimostrarlo alla Direzione corrispondendo con essa ed aiutandola e non limitandosi a protestare violentemente senza discutere. Così si taglia la via alle pacate e amichevoli disamine che sole conducono alle conclusioni fondate, le quali sono *in cima ai pensieri e nel cuore* dei volonterosi che lavorano alle Carte del Touring — non lo si dimentichi! — per solo e disinteressato amor di patria.

Nè, a parere della sottoscritta Direzione e del Consiglio del Touring — e, del resto, di infinite altre persone che si occuparono dell'argomento — costituisce in alcun modo propaganda all'elemento slavo il rivelarne l'esistenza e la diffusione. Noi non crediamo punto che sapere le forze del nemico sia cattiva tattica; pensiamo anzi, e ci pare ovvio, che questa conoscenza sia la prima base di una lotta la quale sarà così munita di uno almeno dei dati che si sono sempre creduti fondamentali per la battaglia: conoscere le posizioni e il numero dei nemici.

Se gli italiani debbono persuadersi che l'influenza intellettuale nostra può preponderare solo ove domina il linguaggio nostro; se essi devono persuadersi che perciò alla Dante Alighieri devono fornire mezzi ben più larghi di quelli che essi le dànno, è utile che invece di ignorare certi numeri rivelatori, li sappiano. Nascondere non giova, addormenta. È il Touring che scaccia dalla propria Carta i nomi tedeschi o slavi *importati* dalla politica pangermanica o panslavista — e con ciò contrasta in quanto è in suo potere questa propaganda esiziale alla italianità — il Touring il quale accoglie i nomi slavi o tedeschi *soltanto dove essi sono usati dalla popolazione indigena*, oltre che un servizio al turista, dà colle sue Carte alla coltura italiana un'arma di lotta ben più proficua, che se compisse uno sterile e incomprensibile atto d'intransigenza, come sarebbe quello di nascondere che dove una maggioranza non è italiana questa maggioranza usa com'è ovvio nomi non italiani.

Questa per noi è una manifestazione civile, alta, fruttuosa — in questo momento anche coraggiosa e dolorosa di fronte al moto del cuore di amici che riteniamo mal fondati nei loro ragionamenti — di quel sentimento d'italianità cosciente di cui reclamiamo in faccia a chiunque pel Touring e pel suo Consiglio la parte larga, fattrice e pura che ad essi spetta.

LA DIREZIONE DEL T.

Stato di distribuzione della Carta d'Italia.

4 *fogli nel* 1906: Torino; Milano; Venezia; Genova.

8 *fogli nel* 1907: Civitavecchia; Frosinone; Roma; Napoli; Brescia; Livorno; Pisa; Bologna; Firenze.

8 *fogli nel* 1908: Verona; Siena; Etna; Messina; Como; Perugia; Cefalù; Catania.

Il blocco dei 20 fogli arretrati è in vendita al prezzo di L. 10.

Nel 1909 vengono pubblicati i seguenti otto fogli: Pesaro e Sciacca (in distribuzione), Ravenna, Caltanissetta, Cuneo, Macerata, Chieti, e Palermo (in luogo dell'Orbetello).

Avvertenza. — Perchè i soci non siano tratti in errore dal tratteggio che risulta sulle buste dei fogli di Cefalù-Catania (già distribuiti) e Pesaro e Sciacca (in distribuzione) avvertiamo: 1° che il foglio di Orbetello tratteggiato sulle buste dei due primi non è ancora uscito nè uscirà nel corrente anno, avendo la Direzione stabilito di completare la Sicilia con la distribuzione del foglio di Palermo; 2° che la busta del foglio di Pesaro reca tratteggiato il foglio di Ravenna con cui doveva uscire abbinato. La busta del Sciacca reca tratteggiato il Caltanissetta che invece uscirà abbinato col Ravenna.

Il ritardo di pubblicazione dei rimanenti 6 fogli del 1909 è dovuto puramente alle esigenze di un difficile trasloco quale fu quello dell'Istituto De-Agostini da Roma a Novara. Attualmente numerose macchine lavorano senza interruzione a riprendere il tempo perduto, che sarà riguadagnato tutto da adesso a Dicembre.

Il successo dell'automobile, che ha superato ogni previsione, e quello dell'aviazione, che ormai si delinea sicuro, invitano a riflettere sulla sorte avvenire del mezzo di trasporto finora ritenuto come il più pratico fra quanti ne siano stati sperimentati, inteso questo aggettivo di pratico, nel senso più lato che l'utilitario spirito moderno gli possa attribuire.

La ferrovia ha invero soddisfatto finora a tutte le esigenze della civiltà, adattandosi ai bisogni dei tempi e per celerità e per economia. Nessuna invenzione ha avuto maggior fortuna e maggior diffusione, nessun prodotto dell'ingegno umano ha reso maggiori servizi all'universale. Del meraviglioso strumento han profittato i popoli più civili come i più barbari; dai raffinati europei ai selvaggi che vivono sulle rive dell' Uganda ed ai pastori nomadi dell' Abissinia.

Ma tutto è soggetto a trasformarsi nella rapida evoluzione della civiltà, e potrebbe darsi che anche la ferrovia avesse fatto il suo tempo. Come disse uno scrittore inglese, l' umanità, dopo aver finora trottato, vuol d' ora innanzi galoppare, e oggi anzi si può dire che voglia volare addirittura. Fra non molto (tutto autorizza a far previsioni a breve scadenza) i territori saran solcati da piattaforme ben battute e larghe più centinaia di metri, come le antiche strade militari, come i vecchi *tratturi* del mezzogiorno, destinate a servizi celerissimi di automobili che permetteranno di compiere viaggi nelle migliori condizioni di conforto e di indipendenza a coloro che non preferiranno avvalersi dei *Dirigibili dello Stato* o che non possederanno di proprio un aeroplano, comperato per cinquecento lire in una fabbrica milanese. Sarà questione di scelta. I *Dirigibili dello Stato* faranno un servizio un po' lento, impacciato dalla burocrazia che non tarderà ad invadere le regioni aeree, ma in compenso le tariffe saranno alla portata di tutte le borse, malgrado l'esercizio riesca costosissimo. I biglietti differenziali e gli abbonamenti aero-radiali per due persone della stessa ditta permetteranno di viaggiare al massimo buon mercato; e poichè le cuccette della navicella saran comode e ben arredate si troverà preferibile passare una notte in aria, andando a zonzo, anzichè prendere la camera all'albergo: certamente costerà di meno. Le società private di automobili serviranno invece con maggiore puntualità, sebbene a caro prezzo; ad esse si rivolgerà la clientela ricca e specialmente le vecchie signore che avran paura dell'aria. In *auto-sleeping* si viaggerà benissimo e partendo la sera da Milano, dopo pranzo, all'ora che più farà comodo, si giungerà al mattino a Parigi: calcolo su una velocità media di cento a centocinquanta chilometri l'ora, compresi gli arresti per rifornimenti, panne, ecc.

I giovani, gli audaci, gli *sportmen* in genere, preferiranno l'aeroplano.

Con un buon motore di alluminio a cartuccia si potrà restare in aria dieci ore continuate. Non sapete niente del motore a cartuccia? E' presto detto. L'attuale motore a benzina è, come si sa, un motore a scoppio; l'impulso cioè vien dato da una serie di piccole esplosioni provocate dal gas di benzina. Supponete che si riesca — chi dubita che vi si riescirà? — a utilizzare l'energia dei prodotti a base di nitroglicerina e comprenderete subito che sarà eliminato uno dei più gravi difetti dei motori attuali, i quali richiedono una grossa zavorra di benzina. Allora basterà portare in tasca una cartuccia di riserva. E l'energia racchiusa in mezzo chilogramma di balistite sarà sufficiente a percorrere varie migliaia di chilometri. Certo si correrà un pericolo: quello che si direbbe di « saltare in aria », se l'accidente avvenisse per terra.

Locomotiva per ferrovia a rotaia unica.

E a quei tempi la ferrovia non sarà più? secondo Wells, il romanziere che anima col soffio della fantasia le creazioni meccaniche del suo cervello di scienziato, fra cinquant'anni la macchina di Stephenson servirà solo al trasporto delle merci più povere e più ingombranti. In *Anticipations*, il romanzo delle previsioni, egli ci mostra la locomotiva che arrugginita e lenta, condotta da un macchinista decrepito e stracco, su un binario rôso dalle erbe, traina ansimando un treno carico delle immondizie che la città manda lontano ad incenerirsi. La gloriosa macchina relegata così ai servizi più umili, come vecchio cavallo da tiro prossimo a varcar la soglia dello scannatoio!

Di fronte alla concorrenza di mezzi più celeri e più evoluti la ferrovia cederà dunque le armi o non piuttosto si trasformerà adattandosi e perfezionandosi nella lotta? Quale delle due ipotesi è più logica?

La storia del progresso dei mezzi di trasporto insegna che non vi è stata, nel continuo perfezionarsi delle applicazioni meccaniche, una vera sostituzione dell'uno all'altro mezzo.

Ferrovie ad una sola rotaia.

SISTEMA BEYER. SISTEMA LARTIGUE. SISTEMA COOK.

La barca a remo e la nave a vela ancora sussistono accanto al celerissimo piroscafo a turbina, la navigazione interna che parve dovesse scomparire al sorgere delle ferrovie, non è mai stata abbandonata e tende sempre più a risorgere; nessun entusiasta delle nuove conquiste della fisica vi ripete ciò che qualche anno addietro sembrava un assioma: la locomotiva elettrica ucciderà la locomotiva a vapore. La slitta primitiva, il rozzo carretto vivono accanto alla ferrovia, la vettura da piazza accanto alla tramvia meccanica, all'*autobus* e alla bicicletta, i telefori e le funicolari si moltiplicano, ma non distruggono i mezzi ordinari, i *ferry-boats* non rendono inutile la navigazione e la locomozione aerea non sopprimerà la locomozione per terra o per acqua.

Ferrovie ad una sola rotaia.

SISTEMA PERLAY-HALES. SISTEMA LANGEN. SISTEMA ENOS

I nuovi mezzi non fanno che sovrapporsi ed aggiungersi ai preesistenti. Perchè questo? Perchè lo spostamento di persone e di cose si presenta sotto caratteristiche di una varietà così grande che un mezzo solo, per quanto perfezionato, non può rispondere a tutti i casi, non può comprendere in sè tali requisiti tecnici ed economici da riuscir sempre, rispetto agli altri, più vantaggioso.

Muoversi e trasportare è vivere; nel trasporto si rispecchiano le infinite varietà della natura e dei bisogni umani. Ogni nuovo trovato stimola nuove attività; la clientela, pur spostandosi da un mezzo all'altro, nel complesso si accresce in ragione delle nuove comodità che le si offrono.

***

E' probabile dunque che, per effetto della concorrenza mossale dall'automobile e dalla navigazione aerea, la ferrovia piuttosto che sparire si evolva cercando forme nuove, sotto le quali possa più agevolmente sostener la lotta

nel campo tecnico e nel campo economico. La ferrovia dell'avvenire dovrà essere più celere dell'attuale e richiedere una sede meno dell'attuale costosa, diventar strumento più agile pur restando accessibile pel suo buon mercato.

Gli sforzi finora fatti da tecnici e scienziati in questa direttiva hanno avuto per base comune l'abolizione dell'attuale binario, della doppia guida: la ferrovia dell'avvenire sarà probabilmente *a rotaia unica*, sarà il *monorail*.

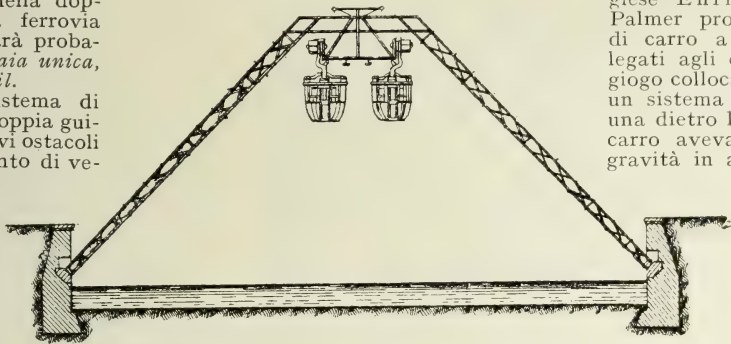
L'attuale sistema di armamento a doppia guida presenta gravi ostacoli al raggiungimento di velocità elevate; la grande resistenza delle curve, la necessità di sopraelevare la rotaia esterna per opporsi alla forza centrifuga, il pericolo degli sviamenti e, indipendentemente dalle curve, la grande perdita di energia che si verifica per effetto del movimento serpentino dei treni e degli urti continui fra ruote e ruotaie, non permetteranno mai di sorpassare alcuni limiti di velocità. L'idea di ricorrere ad una sola rotaia è dunque logica conseguenza della tendenza all'aumento della velocità di corsa. Con la guida unica i raggi delle curve possono scendere, per una data velocità, a limiti che sulle vie a binario non sarebbero assolutamente consentiti: sono inoltre eliminati i pericoli di sviamento dipendenti da imperfezioni di parallelismo o di scartamento delle rotaie.

Ferrovia sospesa Barmen Eberfeld.

Finchè padrona del campo della trazione ferroviaria rimase la locomotiva a vapore, la maggiore difficoltà consisteva nell'adattare la pesante macchina ad una posizione di equilibrio instabile, e come il tentativo riuscisse faticoso si vede dalla prima figura che riproduce una locomotiva a vapore da *monorail*. Quando comparve la trazione elettrica doveva — e così fu — far molta strada l'idea delle ferrovie a rotaia unica. Fu specialmente notato che se ancora non si poteva conquistare il posto delle ferrovie a grande traffico, un campo già pronto era quello della circolazione urbana ed interurbana. La tendenza attuale delle ferrovie di città è quella di abbandonare il comune livello stradale per evitare il reciproco impaccio fra la circolazione ordinaria e quella su rotaie, la quale è costretta a restare entro velocità non più corrispondenti all'estensione degli abitati ed alla necessità di rapidi rapporti fra i diversi punti di essi.

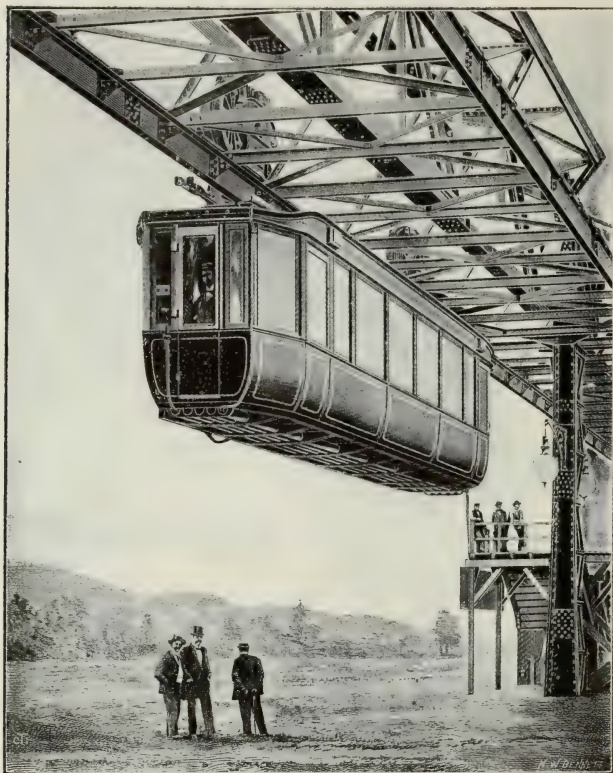
Ferrovia sospesa a Berlino.

Le ferrovie sotterranee, come le metropolitane di Londra e Parigi e gli *elevated* americani soddistano a quella condizione ma con forte sacrifizio di spesa: le ferrovie sospese a rotaia unica potrebbero soddisfarvi con minor ingombro e minor dispendio.

Moltissimi sono i tipi proposti per ferrovie a rotaia unica. Già fin dal 1821, quando le prime ferrovie sorgevano, l'inglese Enrico Robinson Palmer propose un tipo di carro a due panieri legati agli estremi di un giogo collocato a croce su un sistema di ruote poste una dietro l'altra. Questo carro aveva il centro di gravità in alto e quindi la sua stabilità era, a vuoto specialmente, molto piccola. Fu per superare quest'ultima difficoltà che molti del gran numero degli inventori venuti dopo ricorsero a rotaie ausiliarie portanti o di guida.

Nel sistema Lartigue la rotaia principale corre sull'apice di cavalletti metallici in forma di *A* maiuscolo. Sui fianchi di questi cavalletti sono fissate altre due rotaie ausiliarie che entrano in funzione solo quando la vettura si ferma o, percorrendo una curva, s'inchina da un lato, chè in tutti gli altri casi essa rimane in equilibrio sulle sole ruote centrali come una bicicletta. Il Beyer poneva le sue ruote verticali di guida nello stesso piano di quelle destinate alla propulsione. Nel sistema Cook il carro è sospeso eccentricamente nella parte superiore e la rotaia di guida è presso la base. Enos, Perlay-Hales ed altri sospendono le vetture per di sopra, cercando di opporsi alle oscillazioni.

Ma il Langen, l'ingegnere tedesco che coll'Otto perfezionò il motore a gas, avendo notato che le oscillazioni sono molto lente, propose un suo sistema nel quale la vettura è lasciata completamente libera di spostarsi in senso laterale. La prima idea del Langen riguardava l'applicazione a vie leggiere di campagna, adatte al trasporto delle merci.

Dei pali di ferro o legno, congiunti a guisa di *V* rovesciato e posti a distanza di 6 ad 8 metri costituiscono i sostegni ai quali, per mezzo di robuste mensole, è fissata una trave, munita di due rotaie, una sotto, l'altra sopra. L'organo di sospensione del carro è un pezzo a forma di *C*, portante il carrello motore con due ruote motrici superiori e due rotelle di guida al di sotto.

Del sistema Langen, esposto a Parigi nel 1900,

FERROVIA SOSPESA ALL'ESPOSIZIONE DI PARIGI.

si fece una notevole applicazione nella Westfalia fra Barmen ed Eberfeld, due importantissimi centri industriali stretti da continui rapporti. Trattavasi di creare un nuovo mezzo di comunicazione fra le due città perchè la potenzialità dei mezzi esistenti era esaurita, ma non vi era terreno disponibile. Non restava che utilizzare lo spazio soprastante alla Wupper, un torrente a decorso molto rapido che taglia a metà i due abitati. E la difficoltà fu vinta con la ferrovia sospesa che corre — curioso spettacolo — sovrastando in senso longitudinale al torrente.

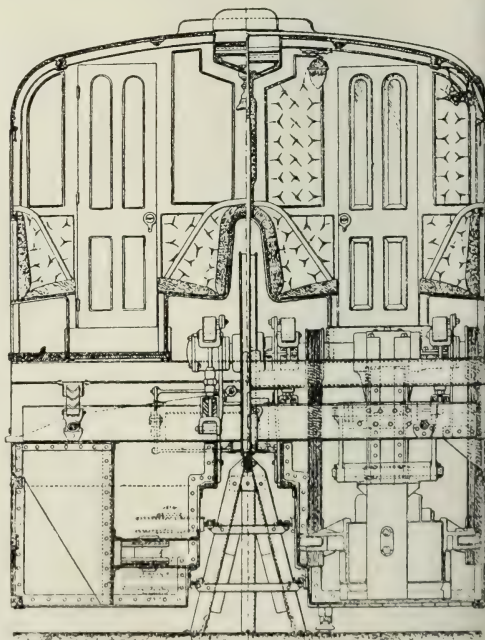
I veicoli di questa ferrovia nel passar sulle curve s'inclinano fortemente, ma i viaggiatori non ne risentono alcun disturbo. I movimenti che fanno i viaggiatori stessi nell'interno non producono alcun effetto; e se il viaggiatore non guarda di fuori, non si accorge neanche degli spostamenti dalla verticale che la vettura subisce.

Del sistema Langen si prepara anche un'applicazione a Berlino, che costituirà il primo esempio pratico di una ferrovia sospesa nella strada animata di una grande città e presenterà quindi un'importanza considerevole dal punto di vista della soluzione dei problemi, attualmente all'ordine del giorno in tutti i paesi, relativi ai trasporti urbani celeri. La ferrovia di Berlino naturalmente differirà all'aspetto da quella di Barmen perchè mentre quivi fu necessario affidare la rotaia a solide armature poste a cavalcioni sul fiume, nella metropoli tedesca si ricorrerà al sostegno centrale, secondo la prima idea dell'inventore.

***

Ma il sistema che sembra meglio prestarsi a costituir quella che potrà essere la ferrovia dell'avvenire è il sistema Lartigue, perfezionato dal Behr, che ne eseguì all'Esposizione internazionale di Bruxelles un'importantissima applicazione, colla mira di raggiungere i 150 chilometri l'ora ed anche i 200.

Sul cavalletto metallico ad *A* maiuscolo è posta a cavalcioni la vettura che ha la forma di un doppio paniere o, come dicono i francesi, di un *cacolet*. Le ruote motrici son quattro, riunite in due carrelli posti uno dietro l'altro. La cassa della vettura è sospesa ai carrelli per mezzo di molle. In basso sono i motori elettrici che prendono la corrente da una specie di terza rotaia portata, per mezzo di isolatori, dagli stessi cavalletti. All'esterno la vettura termina a cuneo nei due estremi per offrire minor resistenza all'aria e la sua parte centrale è divisa in quattro compartimenti per i viaggiatori; i sedili sono longitudinali addossati rispettivamente alle pareti della cassa e alle due facce del tamburo che ricopre le ruote centrali. Si accede alla vettura per tre porte e il pavimento resta a circa due metri dal suolo.

Il sistema Lartigue-Behr non ebbe applicazioni pratiche, essendo abortito il progetto per una linea Manchester-Liverpool da esercitarsi a 180 chilometri l'ora; ma l'insuccesso va attribuito al fatto che esso sorse

VETTURA BEHR.

quando la trazione elettrica non era ancor giunta al grado di perfezione attuale. Condizioni ben diversamente favorevoli incontrerà la ferrovia a rotaia unica quando potrà avvalersi dei moderni motori elettrici a corrente alternata, che hanno assicurato il successo della trazione sulle ferrovie ordinarie.

Il *monorail* non permetterebbe soltanto di raggiungere elevatissime velocità, ma darebbe luogo ad una grande facilità ed economia d'impianto. Il Behr calcolava che col suo sistema un chilometro di ferrovia non costerebbe più di centocinquantamila lire, mentre l'ordinaria ferrovia a binario costa in media il triplo. L'economia proverrebbe dal fatto che si risparmiano i movimenti di terra attualmente necessarî per creare la sede, le opere d'arte si riducono al minimo e, potendosi adottare strette curve e pendenze sentite senza danno della velocità, la lunghezza delle linee si accorcia notevolmente. Questa riflessione merita sopra ogni altra cosa di esser tenuta presente: è col vantaggio economico che la ferrovia sosterrà la concorrenza degli altri mezzi di trasporto.

***

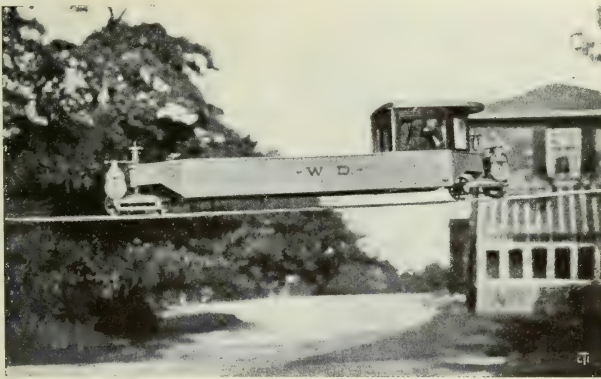
Una scoperta sbalorditiva è venuta a portare — or non è molto — un nuovo contributo alla realizzazione della ferrovia a rotaia unica.

Il Brennan, un celebre ingegnere inglese, il 9 maggio del 1907 presentò alla Società Reale di Londra un modello di vettura che, provvista di ruote poste in una sola fila, corre nella rotaia unica mantenendosi in perfetto equilibrio. Non occorre dunque più il cavalletto del Lartigue, ma basta una rotaia comunque sospesa nello spazio per costituire la strada su cui si può correre a velocità tre volte superiore all'attuale. L'enorme velocità produrrebbe uno strano effetto di distruzione del peso, pel quale più non occorrerebbe dare ai ponti la resistenza occorrente per sostenere il veicolo fermo: basterebbe una trave leggerissima fra sponda e sponda di un vallone per, non più sostenere, ma dar la guida al moto della magica vettura.

Ferrovia a rotaia unica del Brennan.

Come ha fatto il Brennan ad ottenere l'equilibrio della vettura in moto? La cosa non è di per sè stessa inconcepibile giacchè ne abbiamo un esempio evidente nella bicicletta che rimane dritta quando corre. Bene, il Brennan ha ricorso a due *giroscopi*, due apparecchi analoghi a quella trottola costituita di due anelli concentrici sospesi ad estremità opposte che se, mentre gira, vien spostata dalla sua posizione di equilibrio rimane sospesa in maniera che contrasta cogli elementari principii della gravità. Questo celebre giocattolo dovuto al fisico Focault che se ne servì per dimostrare, senza ricorrere ad osservazioni astronomiche, la rotazione della terra e che trasformato in apparecchio nautico serve a misurare la latitudine e la longitudine terrestri, aveva ricevuto un'altra curiosa applicazione industriale, quella cioè della soppressione del rullio delle navi, e forse da essa s'ispirò il Brennan per la sua meravigliosa invenzione.

Come funzionino i due giroscopi e come con essi si riesca a raggiungere il fine della stabilizzazione, è il segreto dell'inventore; e sarebbe del resto molto difficile tentar di spiegarlo perchè la proprietà del giroscopio non sono ancora ben conosciute. Certo è che gli effetti ottenuti sono sorprendenti. Il modello che il Brennan esibì e che noi riproduciamo è munito di accumulatori elettrici che forniscono l'energia sia pel movimento del modello stesso, sia per tenere in azione i due giroscopi. Quando il veicolo viene arrestato, per effetto dei giroscopi in moto esso rimane ancora dritto per un certo tempo. Se durante la corsa il carico nell'interno è spostato, dopo una piccola oscillazione il sistema ritorna alla posizione primitiva. Negli esperimenti fatti a Londra, su piccolo veicolo aveva preso posto un uomo che potè correre senza pericolo su di un cavo di acciaio teso a parecchi metri dal suolo: su una piattaforma poi il modello fu fatto girare per curve di piccolissimo raggio senza alcuna difficoltà.

Gli esperimenti del Brennan destarono grandissimo interesse e certo, fra non molto ne sentiremo riparlare. Secondo valorosi scienziati che hanno avuto occasione di occuparsi del suggestivo problema, nessuna difficoltà tecnica si opporrebbe al passaggio del modello alla vettura di ordinarie dimensioni, ed il peso dei giroscopi non assorbirebbe più del 5 % del peso totale del veicolo.

La ferrovia giroscopica a rotaia unica potrà dunque sostener la concorrenza dei nuovi mezzi di trasporto, chè oltre a possedere il gran requisito tecnico della celerità, dal lato economico sarà senza rivali. L'impianto delle strade ben battute per gli automobili costerà molto più che la leggiera armatura destinata a portar la rotaia; i dirigibili per la grande massa d'aria che dovranno spostare costituiranno sempre dei costosissimi apparecchi; l'aeroplano sarà un mezzo di trasporto particolare, come la bicicletta, non un mezzo di trasporto in comune. La funzione del trasporto a buon mercato, accessibile a tutte le borse sarà ancora riserbata in tutto o in parte, alla ferrovia. Ma le linee attuali a doppia rotaia saran conservate pel solo scambio delle merci; pei viaggiatori saranno invece costruite apposite linee a rotaia unica nelle quali sarà adottata la velocità media di 250 chilometri all'ora. I lunghi veicoli correranno isolati per evitare la resistenza dell'aria interponentesi fra i veicoli successivi, resistenza che ad alte velocità è grandissima, ma si seguiranno a breve distanza. Essi, sempre allo stesso scopo di ridurre la resistenza dell'aria, saranno fortemente appuntiti ai due estremi; la vettura dell'avvenire avrà una forma che ricorderà quella del proiettile.

FILIPPO TAJANI.

CINQUANTAQUATTRO PREMI STRAORDINARI
gratis ai Soci Benemeriti del 1909

I soci che ne procurano dei nuovi oltre essere dichiarati **BENEMERITI** *e ricevere:*

un'artistica medaglia d'argento *per ogni* dieci *nuove adesioni e l'Agenda 1909 per una volta tanto;*

» » d'argento grande *per* cinquanta *nuove adesioni;*

» » d'oro *per* cento *nuove adesioni;*

concorrono con un numero per ogni dieci soci presentati dal 1° gennaio al 31 dicembre 1909, all'assegnazione a sorte dei seguenti premi straordinari:

1. **Una Bicicletta di lusso "ATALA,, tipo 15 a un freno sul cerchio anteriore. — Dono della ditta costruttrice G. Gatti e C. - Milano,** Corso Lodi, 50. Chiedere Catalogo 1909.

2. **Una Bicicletta da viaggio "SENIOR,, tipo 1909** a due freni e ruota libera, munita di gomme "Polak,, e completa di accessori. — **Dono della ditta costruttrice Bonzi e Marchi - Milano,** S. Nicolao, 1.

3. **Una Bicicletta FRERA 1909** - tipo grande turismo - mozzo posteriore B. S. A. a 3 velocità, nuovo modello azionabile mediante manovella al manubrio - gomme Excelsior - Freni S. A F. a leve rovesciabili - trasmissione Bowden - completa di accessori. — **Dono della Società Anonima Frera - Milano,** Piazza S. Giovanni in Conca.

4. 5. 6. **Tre paia coperture semelles Pirelli** per bicicletta. — **Dono della ditta costruttrice Pirelli e C. — Milano.**

7. **Una latta da Kg. 20 di Oleoblitz denso** per automobili. — **Dono della ditta fabbricante E. Reinach e C. - Milano, Via Lario.**

8. **Un faro per automobile - N. 46** con riflettore parabolico e sferico. — **Dono della ditta costruttrice Ing. H. Troubetzkoy e C. - Milano.**

9. 10. 11. 12. 13. 14. **Sei fanali "AQUILAS,, N.** 3179 per bicicletta. — **Dono della ditta costruttrice F.lli Santini — Ferrara.**

15. **Un apparecchio "AUTO-ALBA,, N. 14** per lastre e film-pack $6\frac{1}{2} \times 9$. — **Dono della ditta costruttrice Ganzini Namias di Mario Ganzini - Milano** Via Solferino, 25.

16. 17. **Due exerciseur in molla d'acciaio** specialmente adatti per ginnastica da camera — **Dono della ditta rappresentante Fabbre e Gagliardi — Milano,** Piazza Macello.

18. **Una targa d'argento per automobili. 19. Una spilla d'oro per uomo. 20. Una spilla d'oro per signora. — Dono della ditta S. Johnson - Milano,** Corso Porta Nuova.

21. 22. **Due mobiletti** espressamente costruiti per la **raccolta della Carta d'Italia del T.C.I. — Dono della ditta fabbricante C. Perlasca - Milano,** Corso Vittoria, 39.

23. **Uno specchio molato per gabinetto-toilette** cm. 65×90 Cornice tinta acero con intagli uso ferro. **Dono della ditta costruttrice E. Corsi - Milano,** Via Broletto.

24. **Un tappeto da camera** cm. 70×150. — **Dono della ditta fabbricante Gorla - Milano,**

25. **Sei flaconi liquore Pepto-Kola Robin. — Dono della ditta fabbricante Maurice Robin,** filiale di **Milano,** Via Monte Napoleone, 16.

26. **Dodici bottiglie Fernet Branca. — Dono della ditta fabbricante F.lli Branca. — Milano.**

27. **Una cassetta 20 bottiglie liquore Strega. — Dono della ditta fabbricante F.lli Alberti - Benevento.**

28. **Una cassetta contenente 2 vasetti miele del Monte Rosa. — Dono del fabbricante Bertoli Giacomo - Varallo Sesia.**

29. **Una cassetta liquori,** 2 bottiglie *Doppio Cedro,* 2 *Cordial Dante,* **dono della Ditta fabbricante A. Vertua - Gargnano sul Garda.**

30. **Spilla Sport** in oro con perla fina orientale. — **Dono del signor V. Miolatti.** — Console del T. C. I. — **Milano.**

31, 32, 33, 34, 35, 36. **Sei rasoi Gillette. — Dono della Ditta Max & C. — Brescia.**

37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46. **Dieci Guide della Lombardia e Dieci Gruppi Guidine ferroviarie — Dono del T. C. I. - Milano**

47, 48, 49. **Un accumulatore per automobile, per motociclo, per illuminazione. — Doni della Ditta fabbricante G. Hensemberger. — Monza.**

50. **Dieci scatole prodotti "Plasmon,,. — Dono della Ditta fabbricante Società Italo-Svizzera. — Milano.**

51. **Un fanale "Aquilas,,** per bicicletta — **Dono del sig. Turrini, rag. Gino - Milano,** rinunciato a favore dei Soci Benemeriti 1909.

52. **Un libretto** per 10 quote d'assicurazione alla Cassa Sociale di Pensioni Vitalizie Firenze. — **Dono del sig Troni Umberto,** Console del T. C. I. - **Mantova,** che lo rinunciò a favore dei Soci Benemeriti 1909.

53. **Estintore d'incendio a secco "RAPID,, — Dono della Ditta Protti e Tonini - Milano,** Galleria De Cristoforis.

54. **Fanale** a luce elettrica per bicicletta. — **Dono della Ditta G. Ferrari - Udine.**

Cronometro T. C. I. GRATIS ai Soci

CHE PRESENTANO TRE NUOVI SOCI CON L'ACQUISTO DEGLI ARRETRATI DELLA CARTA D'ITALIA. IL REGALO È RISERVATO AI PRIMI MILLE.

Richiedere modulo speciale per concorrere al premio.

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE

IL PRIMO ESPERIMENTO DEL DIRIGIBILE MILITARE ITALIANO 1 bis.

L'officina e l'hangar a Vigna di Valle.

Il dirigibile in pieno volo.

(Fot. Argus

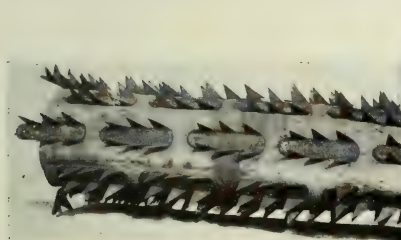
Le regate sul Lago d' Orta. (Fot. F. Villa)

Gruppo del Monte Rosa e Punta Nordend ove trovarono recentemente la morte gli alpinisti milanesi Castelnuovo, Bompadre e Sommaruga.

(Fot. Sella)

Un' importante gara di nuoto nel golfo di Napoli. — La partenza.

(Fot. Abeniacar)

LA SPEDIZIONE WELLMAN AL POLO NORD ANCORA FALLITA.

Il *guide-rope* che, spezzatosi, fu causa dell' incidente.

L'aeronauta americano Wellman.

La navicella del dirigibile Wellman.

BIBLIOTECA.

Il Circuito Aereo di Brescia, unica Guida ufficiale autorizzata dal Comitato organizzatore della I settimana nazion. d'aviazione.

Il libro è riuscito oltremodo interessante e vario: una cosa completa, di un valore indiscutibile. Affidata alla mente direttiva di A. G. Bianchi, uno dei più fervorosi apostoli della resurrezione sportiva in Italia, la Guida contiene — oltre a un articolo del Bianchi — reca uno scritto prezioso di Luca Beltrami che vi ricostruisce con notizie e disegni inediti l'aeroplano di Leonardo da Vinci; e scritti di Renato Simoni, di Ettore Janni, di Arnaldo Fraccaroli, di Edgardo Longoni, di Vittorio Costa, di Vittorio Gottardi. Sono circa 160 pagine di testo, di un grande interesse, veramente splendide e numerosissime — oltre duecento — illustrano tutti i tipi di aerostati, di dirigibili, di aeroplani, e offrono i ritratti di tutti gli aviatori e le istantanee degli avvenimenti più importanti e gli aspetti del campo di volo. Inoltre il volume, reso leggiadro da una elegante copertina in tricromia del pittore Ado Mazza, contiene un « panorama » del campo di volo tracciato dal pittore scenografo Stroppa e la pianta del Circuito dovuta all' ingegnere commendatore Stefini. Queste due grandi tavole sono fuori testo. Il pittore Malerba ha schizzato un frontespizio suggestivo, il Mazza del *Guerin Meschino* ha ritratto in una allegra pagina le caricature del Comitato, e il pittore Ugo Valeri vi fa sfilare una trentina di caricature di aviatori, di una originalità squisita.

Prezzo L. 2.

Ma il Comitato organizzatore, ha stabilito per i nostri Soci il prezzo di lire 1,50. Rivolgersi agli Uffici della Guida del Circuito di Brescia, via Solferino 22, Milano, avendo cura di segnare sotto al proprio nome il rispettivo numero di inscrizione al Touring. Essi riceveranno così, franco di porto, la splendida pubblicazione.

O. Bacci, P. Barbera, A. Bonaventura, G. Giovannozzi, A. Linaker, A. Mangini, G. Rosadi, G. Urbini, D. Zanichelli, *La Toscana alla fine del Granducato.* Conferenze; pag. 350; L. 3,50. Firenze, G. Barbera, Editore.

Questo periodo di storia contemporanea, il quale — checchè se ne dica — è ancor troppo mal noto per la sua importanza, riceve nuova luce di dati e d'interpretazione nelle magistrali conferenze dei dotti ed illustri autori.

Giovanni Preziosi, *Gli italiani negli Stati Uniti del Nord.* Pag. 343. Milano, Libreria Editrice Milanese.

Ai turisti italiani che viaggiano allo scopo di osservare ed apprendere, questo volume offre gran copia di riflessioni e di conclusioni d'altissimo valore pratico.

Guide Michelin pour la France, Clermont Ferrand.

E' un volume d'informazioni utilissime pel ciclista e per l'automobilista, corredato di accurate piante topografiche e redatto con grande coscienziosità.

Touring Club de Belgique, *Manuel du touriste.* Bruxelles, rue Royale (passage de la Bibliothèque, 4).

Il nostro confratello belga si afferma per una grande e feconda attività. Quest'opera modesta, ma ottima e di cui sentivasi vivo il bisogno, ne è una prova felicissima.

Luigi Goretti, *L'Italia ed il Golfo Persico,* Roma, Tipografia Forense, via Lucosa, 70.

Il titolo stesso di questo memoriale e la posizione geografica delle nostre colonie ci suggeriscono di per sè stesse le conclusioni a cui l'autore è giunto, conclusioni d'incremento e sviluppo commerciale pel paese nostro, di cui dovrebbe esser tenuto conto in alto loco.

G. Agnelli, *Ferrara* (Porte di Chiese, di Palazzi e di Case), con 132 illustrazioni. Collezione di Monografie illustrate diretta da Corrado Ricci. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo.

G. Agnelli, *Ferrara e Pomposa,* con 196 illustrazioni ed una tavola. Collezione di Monografie illustrate diretta da Corrado Ricci. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo.

Michele Faloci Pulignani, *Foligno,* con 165 illustrazioni « Italia Artistica ». Collezione di Monografie illustrate diretta dal prof. Corrado Ricci. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo.

Le città che si aggiungono questa volta alla mirabile collezione geografica-artistica della Ditta bergamasca, hanno entrambe il fascino della bellezza e del tempo.

Tale fascino viene raccolto negli scritti e fissato nelle finissime illustrazioni con quella perfezione e squisitezza che è la caratteristica saliente di tutte le opere edite dall'Istituto Italiano d'Arti Grafiche.

Nuovo dizionario dei comuni e frazioni di comuni del Regno d'Italia. L. 4. Roma, Enrico Voghera, Editore.

Il volume è stato, al pari degli altri anni, aggiornato con grande diligenza ed è di somma utilità.

Guida della Società Milanese « Milano Scelta » 1909. L. 5. Milano, Società Editrice di Annuari, via Gesù, 12.

Anche quest'anno l'opera non fu inferiore al compito. Questa Guida è quanto di più completo si possa offrire a chi, vivendo in una grande città, ha bisogno di molte e sicure informazioni e tiene prezioso il tempo.

Renato ed Arturo Vagnozzi, *Prontuario chilometrico delle distanze,* dalle principali stazioni d'Italia e dai transiti internazionali a tutte le stazioni dello Stato. Tariffe delle ferrovie dello Stato. Norme principali per l'esecuzione e tassazione dei trasporti. L. 4. Milano, Ditta Editrice Libraria Luigi di Giacomo Pirola, via Silvio Pellico, 14.

Nulla da levare od aggiungere alle indicazioni segnate in frontispizio. Non solo i turisti, ma tutti gli uomini d'affari dovrebbe riguardare quest'opera quale indispensabile.

Edgardo Longoni, *La navigazione aerea. II Aeroplani e macchine volanti.* Pag. 127; L. 0,40. Società Editrice Sonzogno, Milano.

Touring Club de Belgique, *Annuaire de* 1909. Bruxelles, rue Royal (Passage de la Bibliothèque, 4).

Touring Club de Belgique, *Annuaire de* 1909. Catalogue de la bibliothèque.

Eraclide Bartoli, *Guida illustrata di Cingoli* (2 carte. 27 illustrazioni). Cingoli, Tipografia Francesco Lucchetti.

Guida artistica di Firenze e de' suoi dintorni corredata di notizie storiche della città e principali monumenti, vedute, piante topografiche, cataloghi delle Gallerie, ecc. Pag. 187. L. 1. Firenze, Società Editrice Fiorentina.

The Automobile Club of America. *Tour Book* 1909. Published by the Automobile Club of America, 54 th Street West of Broadway-New York.

Giuseppe Abbadessa, *Una breve descrizione della città di Palermo* in un poemetto inedito di Nicolò Antonio Colotto, umanista messinese. Palermo, Scuola Tipografica « Boccone del Povero ».

G. B. di Varmo, *Di Mortegliano antico e moderno.* Lettura pubblicata per cura dell'Accademia di Udine.

(Segue "Biblioteca„ a pag. II giallina).

La presente Rivista è stampata con carta patinata della Società Anonima Tensi - Milano

BIBLIOTECA.

(seguito)

Luigi Morosini, *Notizie storiche della città di Ferentino.* Conferenza. Roma, Tipografia dell'Unione Cooperativa Editrice, via Federico Cesi, 45.

1. *Congrès international de la route* (Exposition annexée au congrès). Catalogue et notices relatives aux objets exposés. Paris, Imprimerie generale Lahure, 9, rue de Fleurus.

Touring Club Uraguayo, *Guia de* 1909. Montevideo.

Touring Club of America, Itinerary route book 239 West 54 th Street, New York.

Francesco Farina, *Valle Soana,* Guida storico-descrittiva illustrata. Per cura del Comitato pro Soana.

The Automobile Club of America, *Year book* 1909. 54 th. Street West of Broadway, New York.

Firenze artistica, pianta monumentale, L. 1. Società Editrice Fiorentina.

G. Pelagatti, *Pianta di Firenze.* L. 1. Società Editrice Fiorentina.

Dott. Adolfo Morini, *La Chiesa della Madonna della Stella* presso Cascia, già Eremo di Santa Croce. Perugia, Unione Tipografica Cooperativa.

Walter Oleias, *Tedeschi e trentini.* Pag. 118, L. 2. Parma, Tipografia Cooperativa Parmense.

G. et Ad. Brans fils, *Dictionnaire de Chimie fotographique,* à l'usage de professionels et des amateurs. Paris, Gauthier Villars, Imprimeur-librairie, 55, Quai des Grands Augustins.

Mario Giandotti, *Altre considerazioni sulle portate dei corsi d'acque in relazione alle precipitazioni meteoriche* (Nota). Roma, Stabilimento Tipo-litografico del Genio Civile.

Antonio Ugoletti - Brescia, con 159 illustrazioni ed una tavola. - Collezione di monografie illustrate, diretta da Corrado Ricci. Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche.

Il volume pubblicato nella solita edizione lussuosa e completo sotto ogni aspetto giunge atteso in un momento in cui la città di Brescia assume un insolito interesse per migliaia e migliaia di turisti i quali si appressano a recarvisi in occasione del Circuito aereo e che muniti del viatico intellettuale d'una così preziosa pubblicazione, potranno trarre il maggior partito dalla loro breve dimora nella città delle 10 giornate.

Ambrogio Arpisella, *Manualetto per l'allievo linotipista.* Milano, Società Editrice Sonzogno.

1859-1860-1861. *Il glorioso triennio nella ricorrenza cinquantenaria.* Compendio storico con scelte narrazioni di prosa e poesia; 68 illustrazioni contemporanee. G. Barbèra, Editore.

Atti della Società Italiana per il progresso delle scienze. Prima riunione, Parma, settembre 1907. Roma, Società Italiana per il progresso delle scienze, via del Collegio Romano, 26.

Gian Pietro Lucini, *Carme di angoscia e di speranza.* Edizione a cura della Rassegna internazionale « Poesia ». Via Senato, 2, Milano.

Avv. Egisto Galloni, *Pro Canale di Mergozzo* (Conferenza), Mergozzo.

Alberto Geisser, *Relazione del Comitato « Pro Collina » agli amministratori municipali ed ai cittadini di Torino.* Stamperia Reale G. B. Paravia, Torino.

Comitato di Milano per la navigazione interna, *Relazione sui lavori della Sottocommissione per la progettata via navigabile da Milano per Lodi al Po.* (Con allegata relazione dell'ing. Giulio Villa sulle perdite d'acqua del Naviglio Grande. Società Editrice Libraria, Milano, via Kramer, 4 *A*.

La Direzione ed il Consiglio del Touring, in loro recenti sedute, hanno preso tra l'altro le seguenti deliberazioni:

NOMINA DELLA DIREZIONE GENERALE. — Il Consiglio rinomina per acclamazione la Direzione generale, nelle persone del comm. Federico Johnson, direttore generale; comm. L. V. Bertarelli, vice-direttore generale; cav. I. Vigliardi Paravia, consigliere segretario; cav. uff. A. Zaffaroni, consigliere vicesegretario; on. comm. dott. Ettore Candiani, capo console generale.

DIMISSIONI DEI CONSIGLIERI ING. GAVAZZI ED AVV. MIRA. — Il Direttore generale comunica che i consiglieri Gavazzi e Mira hanno rassegnato le loro dimissioni dalla carica di consiglieri: non è la prima volta che i due egregi colleghi pressati da impegni estranei al Touring rassegnano le loro dimissioni; ma questa volta malgrado le ripetute pratiche fatte dalla Direzione e dal Direttore generale in persona perchè le dimissioni fossero ritirate, non si è potuto far ritornare sulla loro decisione gli egregi colleghi, per modo che le dimissioni si devono ritenere definitive.

Il comm. *Bertarelli* e l'ing. *Riva* interpretano il sentimento del Consiglio esprimendo il dispiacere di separarsi dai due egregi collaboratori la cui opera ed il cui consiglio furono in parecchie occasioni preziosi.

Il Consiglio prende atto delle dimissioni inviando ai due dimissionarî l'espressione del proprio rincrescimento ed il proprio saluto deferente.

COMMISSIONE FORESTALE DEL T. — *Bertarelli*, riferisce sull'entità notevole delle sottoscrizioni giunte sino ad ora al Touring in appoggio all'iniziativa da esso assunta per il bosco e per il pascolo.

Comunica i criteri che hanno condotto la Direzione alla istituzione di una Commissione la quale debba insieme alla Direzione regolare l'attuazione di questa nuova iniziativa e della Commissione stessa comunica le norme di funzionamento.

La Direzione intende di continuare in questa stagione a fare gli studi per preparare il programma e gli elementi di lavoro alla Commissione, la quale sarà radunata alla fine del prossimo ottobre, non essendo ora la stagione favorevole.

DIMISSIONI DEI CONSOLATI DI TRIESTE E DI POLA. — Si comunicano al Consiglio le lettere colle quali il Consolato di Trieste e il Consolato di Pola rassegnano le dimissioni dalla loro carica

Le dimissioni del Consolato di Trieste non sono motivate specificatamente (1), mentre lo sono quelle del Console di Pola.

Si tratta di una protesta contro l'introduzione di nomi slavi usati tra parentesi in aggiunta ai nomi italiani in alcune località di popolazione mista in Istria.

A proposito si richiamano le dichiarazioni fatte dal Consiglio nell'Assemblea generale del 15 marzo 1908, dove la questione della bilinguità della Carta è stata trattata diffusamente, ed ha raccolta la votazione unanime dei presenti all'Assemblea.

La questione è risorta ora per la Carta Automobilistica prima di tutto con dei richiami di alcuni giornali in grandissima parte errati come constatazione di fatti, non essendosi gli articolisti curati di appurarli, cosicchè riferirono cose insussistenti e basarono i loro apprezzamenti sopra dati di fatto in parte erronei. Quindi sono venute le dimissioni dei Consoli di Trieste e di quello di Pola.

Il Consiglio constata con vivo dispiacere che perdura nei Consoli dimissionari e in quelli che protestano contro il fatto recente l'equivoco. E' dovere e sentimento del Touring e di qualunque patriota che abbia sentimento di italianità, di combattere le denominazioni artificiali straniere imposte dal pangermanismo o dal panslavismo, ma non possono essere considerate come imposizioni e non possono essere escluse quelle denominazioni che hanno ragione nelle tradizioni storiche, nelle condizioni etnografiche e nello stato di fatto attuale. Si crede pertanto che le dimissioni siano senz'altro d'accettare in quanto il Consiglio ha la coscienza di non essersi dipartito dalle dichiarazioni effettuate nell'Assemblea sopra ricordata e dai voti dell'Assemblea stessa.

(1) Le dimissioni sono così concepite:

Trieste, 15 giugno 1909.

« I sottoscritti componenti il locale Consolato del T. C. I. convinti da molteplici evenienze che la loro posizione è insostenibile di fronte al trattamento di codesta spett. Direzione, rassegnano le loro dimissioni dall'onorevole carica a suo tempo loro conferita. Ringraziando per le cortesie loro antecedentemente dimostrate, con perfetta osservanza ci segnamo. »

(*seguono le firme*).

Le deliberazioni assunte dal Consiglio ad unanimità di voti e da comunicarsi ai consolati di Trieste e di Pola, sono in proposito le seguenti:

I.

« Il Consiglio del Touring, presa in esame la lettera di dimissioni del Consolato di Trieste è dolente che il Consolato stesso avendo motivate le proprie dimissioni in modo generico non abbia concesso al Consiglio di discutere su fatti specifici appianabili.

« E riconoscendo che tale dichiarazione generica fatta dal Consolato stabilisce che non intercorrono più tra mandatari e mandanti i rapporti che si ritengono necessarî per la buona esplicazione della carica di Console, il Consiglio delibera con dispiacere di accettare le dimissioni presentate dal Consolato.

Gli esprime in pari tempo i propri ringraziamenti per tutto quanto volle operare in pro del Sodalizio e lo prega di volere cortesemente provvedere al funzionamento provvisorio del servizio dei soci per quanto vi fosse in sospeso nel breve periodo di tempo necessario agli Uffici per procedere al regolamento di tutti i rapporti amministrativi. »

II.

« Il Consiglio del Touring presa in esame la lettera di dimissioni del Console di Pola, signor Sottocorona, gli richiama le dichiarazioni fatte all'Assemblea dei soci del marzo 1908 di cui in verbale della stessa e mentre accetta le dimissioni da Console del signor Sottocorona, esprime il proprio dispiacere che le dichiarazioni del Consiglio possano venir fraintese mentre ritiene di essersi ad esse strettamente attenuto, ed augura che un sereno apprezzamento delle cose faccia intendere le ragioni tecniche, d'opportunità e di sentimento con cui si è proceduto nei lavori del Touring. Aggiunge al signor Sottocorona i propri ringraziamenti per quanto esso durante la sua carica credette di operare in pro del Sodalizio ».

ONORIFICENZA AI SOCI LUIGI BLERIOT E ALESSANDRO ANZANI. — Il Consiglio su proposta del consigliere Guasti delibera di offrire

una medaglia d'oro del Touring ai soci Luigi Bleriot e Alessandro Anzani, per il magnifico contributo che essi hanno portato agli studi ed alla propaganda delle comunicazioni aeree, col volo attraverso la Manica, effettuato con aeroplano inventato da Bleriot e con motore creato da Anzani.

VOTI DELLA COMMISSIONE STRADE E PROPOSTE DELL'UFFICIO TECNICO DEL TOURING. — La Direzione demanda alla Commissione Strade, come organo competente per la trattazione degli argomenti, di studiare l'attuazione del voto da essa sottoposto alla Direzione per un'opera sollecita presso il Ministero dei Lavori Pubblici affinchè non manchi la partecipazione ufficiale dell'Italia al prossimo Congresso della Strada che si riunirà a Bruxelles nel 1910.

Si delibera inoltre l'istituzione di speciali diplomi di benemerenza da assegnare sia ai Consoli che saranno più valenti nel collaborare coll'Ufficio del Touring nell'inchiesta permanente sulla viabilità, sia agli Uffici ed Agenti stradali che dimostreranno di saper mantener il tronco di strada loro assegnato in ottime condizioni, salvo a studiare le modalità d'applicazione.

Si autorizza infine l'Ufficio Tecnico del Touring a compilare una memoria sui segnali della strada perchè possa essere presentata al prossimo Congresso degli ingegneri che si riunirà nel settembre venturo a Bologna.

CIRCUITO AEREO DI BRESCIA. — Si prende atto con compiacimento della nomina del Direttore generale nella Presidenza d'onore del Circuito Aereo.

CONGRESSO GEOGRAFICO di PALERMO 1910. — Si prende pure atto con vivo piacere della nomina del comm. L. V. Bertarelli quale altro dei presidenti d'onore del Congresso stesso.

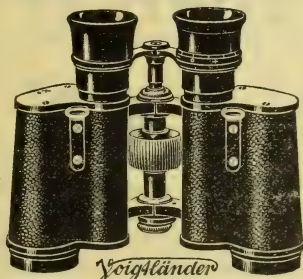
Si prende pure atto che la diffusione data nel campo tecnico alla Relazione di L. V. Bertarelli sulla toponomastica nel 250.000 del T. e sulle osservazioni sul 100.000 dell'I. G. M. ha raccolto un grandissimo numero di adesioni di grande valore ed autorità a cominciare da quella del Direttore dell'I. G. M. stesso, l'illustre generale Gliamas.

CONSULENZA LEGALE.

Motociclo sprovvisto di contrassegno.

Non sussiste la contravvenzione all'art. 1 legge 10 dicembre 1905 nel fatto di aver montato sulla pubblica via una motocicletta sprovvista di targhetta, quando risulti che essa mancava di uno dei pezzi essenziali al movimento col motore.

Sentenza 24 febbraio 1909, del Pretore di Gallarate, avv. Umberto Guidi, nella causa penale contro Piotti Angelo, imputato di contravvenzione agli articoli 1, 2, 4 Legge sui velocipedi, per aver montato sulla pubblica via una motocicletta sprovvista dal contrassegno indicante il pagamento della tassa.

Omissis. — Ritenuto in diritto che per l'art. 1 della Legge 10 dicembre 1905 è soggetta a tassa annuale la circolazione dei velocipedi, ecc., tassa che varia, secondo che la macchina sia mossa direttamente dall'uomo o da motore, e secondo la forza ed il numero di persone che trasporta. Non dunque il

possesso, ma l'*uso* del velocipede, motociclo o automobile è colpito dal fisco. Ora, dato tale criterio e la diversa entità della tassa adeguata al diverso servizio che la macchina fornisce, è necessario vedere se nella fattispecie la motocicletta montata dal Piotti serviva come tale per condurre, se era soggetta al pagamento della tassa. E' risultato che essa era priva del meccanismo determinante l'accensione della benzina, per cui non era possibile lo sviluppo del gas ed il movimento del motore. La motocicletta quindi come tale non funzionava e non poteva circolare, per cui l'estremo principale dell'art. 1 citato viene meno.

Ma, sostiene l'accusa, se non funzionava come motocicletta, era atta però a servire da velocipede, tanto vero che come tale il Piotti la montava: quindi almeno del contrassegno del pagamento della tassa per velocipede doveva esser munita. Non pare però che questo ragionamento sia informato a criteri giuridici. La motocicletta non può mutar natura secondo il mezzo col quale viene mossa: perchè essa differisce dal velocipede per la struttura, per il peso, per la velocità che sviluppa. Nessuno potrà pretendere che il possessore di motocicletta si fornisca di contrassegno provante il pagamento della tassa per velocipede, nè alcun agente esimerà di contravvenzione il motociclista che abbia pagato solo la tassa per velocipede. Senza osservare poi che la motocicletta o serve come tale o è un arnese inutile, perchè per il suo peso (quella in esame è di circa 50 chg.) non è atta alla circolazione mossa da uomo. Potrà per breve tratto, profittando della pendenza della via la motocicletta mettersi in moto; ma allora non è « un veicolo in circolazione » a sensi della legge, che parlando di motocicletta si riferisce ad un veicolo mosso da motore meccanico.

Conseguentemente poichè in quel momento per le ragioni suesposte la motocicletta del Piotti non era come tale in circolazione, nè poteva come tale eventualmente essere adoperata, perchè il Piotti era privo della manopola d'attacco necessaria al motore, mancano gli estremi del reato rubricato.

P. q. m., visto l'art. 344 C. P. P., assolve Piotti Angelo dall'imputazione ascrittagli.

NOTIZIARIO

L'Italia al II Congresso Internazionale della Strada.

La partecipazione dell'Italia ai lavori del I Congresso Internazionale della Strada, riunitosi l'ottobre scorso a Parigi, non fu quale era lecito l'aspettarsi dalla dottrina e competenza dei nostri tecnici, probabilmente, oltre che per l'astensione del nostro Governo, anche perchè non venne diffusa a tempo la nota delle questioni che sarebbero state trattate.

Perciò l'Associazione Internazionale Permanente dei Congressi della Strada, che ha l'ufficio di fissare le date dei Congressi, prepararne i programmi, distribuirne i temi alle varie Nazioni, *in modo che per ciascuna non venga presentata più di una relazione per ogni questione*, ha incaricato la *Commissione Miglioramento Strade* istituita presso il Touring, di officiare le più note personalità tecniche del nostro paese perchè avessero a svolgere uno dei temi del prossimo secondo Congresso della Strada che si riunirà a Bruxelles nel 1910.

In seguito alle pratiche fatte hanno accettato di riferire:

Sulla I questione gli ingegneri Massimo cav. Tedeschi e Cesare cav. Corazza.

Sulla II questione l'ing. cav. uff. Italo Vandone.

Sulla III questione l'Ufficio Tecnico del T. C. I.

Sulla V questione l'ing. Paolo Cattaneo.

Sulla 2. comunicazione l'ing. cav. Emilio Gola.

Sulla 3. comunicazione l'ing. prof. comm. I. Benetti.

Sulla 5. comunicazione l'ing. cav.Vittorio Cinque.

Sulla VII questione l'ing. Cherubino Pinciroli.

Sulla VIII questione gli ingegneri cav. F. Pugno ed Ettore Accenti.

Sulla IX questione l'ing. Antonio cav. Albertini.

Sulla 6. comunicazione l'Ufficio Tecnico del T.

Sulla 7. comunicazione l'Automobile Club d'Italia.

Sulla 8. comunicazione l'ing. cav. uff. Italo Vandone e l'ing. cav. Enrico Pozzoli.

Codesta larga partecipazione di spiccate personalità tecniche italiane al prossimo Congresso di Bruxelles, speriamo convinca il Ministro dei Lavori Pubblici del nostro paese, della necessità di una rappresentanza ufficiale, perchè di questa ci si possa far forti onde chiedere l'ammissione della lingua italiana ai prossimi Congressi.

* * *

Venne stipulata una convenzione fra la Deputazione Provinciale di Como e la Società per le Ferrovie del Mediterraneo per procedere alla soppressione del passo a guado di compendio della provinciale Varese-Porto Ceresio, sul torrente Riale Vallone.

* * *

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha concesso al comune di Stregna un sussidio di L. 290 500 per la costruzione della strada d'accesso alla stazione ferroviaria di Cividale.

Servizi Automobilistici.

Venne inaugurato il servizio automobilistico tra Chiavari e Cicagna.

* * *

Ha cominciato a funzionare la linea d'automobili Terni-Todi.

* * *

Vennero eseguite corse di prova pel servizio Umbertide-Perugia-Chiusi.

* * *

Si è costituita in Genova una Società anonima ligure per esercitare con automobili le linee Chiavari-Cicagna e Chiavari-Borgonasca.

* * *

Dal 1 agosto, nei giorni di domenica, martedì e giovedì, si effettuano delle corse speciali da Schio e da Recoaro all'Hotel Dolomiti e viceversa.

* * *

Il 25 luglio venne inaugurato un servizio d'automobili fra Courmayeur e l'Ospizio del Piccolo S. Bernardo.

Tramvie.

Venne inaugurato un nuovo tronco, testè costruito, della tramvia Collestatte-Ferentillo.

* * *

Pendono pratiche per la costruzione di una linea tramviaria Forlì-Cesenatico.

* * *

Venne inaugurata la tramvia Salerno-Valle di Pompei.

* * *

Venne inaugurato il primo tronco della tramvia elettrica che da Viareggio condurrà a Marina di Carrara.

Lettera aperta al sig. Turista.

Egregio Signore,

Ringraziatala degli elogi ch'Ella prodiga alla nostra inchiesta permanente sulla viabilità delle strade di grande comunicazione, cercheremo di rispondere, come meglio ci sarà possibile, alle domande ch'ella ci rivolge.

Vuol sapere come mai le strade della Provincia di Milano, ch'erano un tempo peggiori, ed è tutto dire (esclama Lei), di quelle della Provincia di Como, sono divenute in pochi anni buone sotto ogni rapporto? E sì, Ella nota, che l'Ufficio Tecnico Provinciale di Milano non fu certamente favorito nell'opera compiuta da un sottosuolo eccessivamente compatto, da un materiale di imbrecciamento ottimo e di facile trasporto, o da altre speciali condizioni.

Perchè, Lei ci chiede, se il togliere la polvere dalla superficie stradale riesce di grande giovamento alla massicciata, e quindi in ultima analisi si risolve in un'economia sulla manutenzione stradale, tale pratica non è stata adottata dall'Ufficio Tecnico della Provincia di Como, i cui cantonieri pare non conoscano l'uso della scopa?

Perchè non c'è una Scuola allievi-cantonieri la quale insegni come debbonsi curare le strade, mentre ve ne sono di obbligatorie, per esempio, pei fuochisti?

Perchè un contadinotto qualsiasi, che conosca le strade solo per avervi camminato sopra, e quindi affatto ignaro dei danni ch'egli può arrecare alla massicciata stradale con un uso maldestro degli strumenti del mestiere, può essere nominato cantoniere?

Non riescirebbe forse utile, Ella domanda, il riunire per turno e per gruppi gli stradini onde convincerli dell'utilità di tante pratiche ch'essi trascurano affatto?

Permetta, egregio signore, che a nostra volta Le chiediamo perchè Ella s'è limitato nel confronto a Como e Milano.

Ella sarebbe per caso convinto che Pavia, Cremona, Alessandria, Piacenza, ecc., ecc. posseggano strade migliori di quelle di Como?

Venga nel nostro ufficio e colle prove alla mano La persuaderemo che pochissime sono le provincie

LE BICICLETTE

accreditate, perchè universalmente riconosciute le migliori, sono le

(Tre fucili) **B·S·A** (Tre fucili)

che si montano nel Premiato e Grandioso Stabilimento

FRERA DI TRADATE

con le originali serie B. S. A. della

The Birmingham Small Arms Co. Ltd. - Birmingham

RAPPRESENTATE ESCLUSIVAMENTE IN ITALIA dalla

Società Anonima Frera

TRADATE - MILANO

BOLOGNA - FIRENZE - MANTOVA - PADOVA - PARMA - ROMA - TORINO

Chiedere Catalogo gratis

taliane che danno cure e danari sufficienti per la manutenzione delle loro strade.

La Diano Marina-Riva Ligure, per esempio, è polverosissima nel centro e nella banchina ed ha solchi profondi; così la Bergamo-Fontanella, come pure la Passalaqua-Rondò-Tortona, ecc., ecc.

Perfino la provinciale Chioggia Cavarzere è in cattivo stato, e ciò benchè sia strada veneta.

E dove lascia le strade Nazionali? Non ha letto che finalmente la Commissione nominata con decreto reale del 14 aprile 1907, ha riconosciuto che l'attuale sistema di manutenzione in uso per le strade nazionali dà luogo a serî inconvenienti per l'eccessiva produzione di polvere e di fango, che si trascura dal raccogliere? Non ha sentito che dopo tanto tempo si sono accorti che i ricarichi sono male eseguiti causa la scarsezza della mano d'opera, la *insufficiente istruzione dei cantonieri* e la poca sorveglianza dei capi cantonieri e dei funzionari preposti al servizio stradale?

Come vede, il male è generale.

Alla prima sua domanda, troverà una chiara risposta nella nostra ultima pubblicazione *La manutenzione delle strade ordinarie in Italia*, dove è pure citato il seguente giudizio dell'ingegnere Sansoni della provincia di Padova. « Volere o non volere, la buona manutenzione stradale richiede ottimi materiali ed in quantità sufficiente, molta mano d'opera a tempo debito, intelligente direzione ed attivissima sorveglianza; le quali cose costano e non poco » (1).

---

(1) E l'ing. Vandone nella sua splendida relazione alla Deputazione Provinciale di Milano, del primo Congresso Internazionale delle Strade, osserva che « in Italia la manutenzione delle strade nazionali e di gran parte delle strade provinciali, riferite all'entità rispettiva del carreggio, non costa meno di quanto costino le strade della stessa categoria in Francia o nell'Inghilterra od in Germania ».

Quindi i danari non bastano: si debbono cambiare gli attuali metodi di manutenzione, per adottarne altri che han permesso alle citate nazioni di possedere delle ottime strade.

Potrà dopo ciò facilmente comprendere quali possono essere le cause delle differenti condizioni di viabilità fra la provincia di Milano e di Como.

Perchè poi i cantonieri della provincia di Como non tolgano la polvere dalle strade affidate alle loro cure, sinceramente non lo sappiamo. Probabilmente non ne troveranno il tempo, benchè Lei ci assicuri che gli stradini di detta provincia non sempre si veggono intenti al lavoro.

Lei infine pretenderebbe nientemeno una Scuola pei cantonieri, frequentando la quale chi ha intenzione di abbracciare un tale mestiere, possa imparare il modo di mantenere in buone condizioni un tronco di strada!

Chi fa il falegname, il fabbro, il meccanico...., il tosacani, è stato nella sua gioventù ad *imparare* il mestiere che poi ha abbracciato; ma non si è mai creduto che altrettanto fosse necessario per diventare stradino.

Il Touring ha pubblicato un *Manuale pratico del cantoniere*, facendone larghissima distribuzione agli stradini d'Italia; ha istituito Diplomi di benemerenza per quei cantonieri che maggiormente curano il loro tronco di strada, ma se tecnici e sorveglianti non l'aiutano a diffondere fra i loro sottoposti le cognizioni necessarie per un buon governo stradale poco potrà ottenere dalla opera propria.

In Italia non ci si è ancora convinti che la manutenzione stradale è servizio di somma importanza al quale non può più lodevolmente sovrintendere ogni meschino funzionario; ma che esso è degno di occupare gli ingegni più penetranti, ricchi di esperienza e di dottrina, cui non manchi l'intuito delle condizioni locali e dell'evoluzione odierna delle pubbliche esigenze.

Colla nostra inchiesta permanente sulla viabilità noi ci proponiamo di richiamare l'attenzione di tutti i nostri consoli sulle tristi condizioni delle nostre strade, perchè essi nella cerchia delle loro conoscenze, abbiano a tener desta l'importante questione, che dalla maggior parte delle nostre provincie venne pressochè dimenticata.

E dal canto suo Ella veda di interessare i suoi amici, il deputato provinciale del suo paese, i consiglieri del suo comune, affinchè, nell'interesse dell'agricoltura, dell'industria, del commercio e di quel turismo che, forte dei progressi di questi ultimi tempi, richiama italiani e stranieri a percorrere in ogni senso il nostro bel Paese, si dedichino maggiori cure alle strade.

Lieti di poterla annoverare fra i nostri collaboratori distintamente La salutiamo.

per il *Consigliere delegato al Riparto V*

Ing. G. Toller.

Inchiesta permanente sulla viabilità.

Ogni profilo della guida delle strade di grande comunicazione è distinto da un numero. I signori consoli, nostri collaboratori nell'inchiesta permanente sulla viabilità, sono pregati di scrivere tale numero nelle cartoline ch'essi mensilmente ci spediscono.

CARTELLI INDICATORI

Nuove offerte.

Offerte precedenti	Cartelli	N.	3604	L.	54 537,50
Municipio di Milano ..	,,	,,	13	,,	390 —
,, Asola	,,	,,	6	,,	135 —
,, Empoli	,,	,,	4	,,	60 —
,, Brescia	,,	,,	2	,,	65 —
Deputazione provinciale di Torino	,,	,,	12	,,	255 —
Municipio di Trescorre Balneario	,,	,,	3	,,	45 —
Municipio di Porto Mantovano	Cartelli	N.	5	L.	60 —
Municipio di Arce	,,	,,	1	,,	25 —
,, Trichiana ...	,,	,,	1	,,	25 —
Deputazione provinciale di Mantova	,,	,,	8	,,	140 —
Municipio di Arzignano	,,	,,	2	,,	60 —
,, Lentini	,,	,,	1	,,	30 —
,, Marsciano ..	,,	,,	2	,,	35 —
Deputazione provinciale di Brescia..........	,,	,,	2	,,	40 —
Municipio di Affori ...	,,	,,	6	,,	180 —
, Pieve di Teco	,,	,,	1	,,	10 —
Baronessa Padoa, Firenze	,,	,,	1	,,	25 —
Municipio di Napoli...	,,	,,	—	,,	2 155 —
Automobili Urbino-Pesaro	,,	,,	8	,,	160 —
Sindaco di Valduggia..	,,	,,	1	,,	25 —
Municipio di Rosignano Marittimo..........	,,	,,	10	,,	175 —
Unione Sportiva, Oderzo	,,	,,	1	,,	35 —
Municipio di Ponte Valtellina.............	,,	,,	4	,,	110 —
S. N. F. T.,Iseo.......	,,	,,	6	,,	150 —
Municipio di Malcesine	,,	,,	2	,,	25 —
,, Albissola Marina...............	,,	,,	2	,,	30 —
Società Dante Alighieri, Pieve Cadore	,,	,,	5	,,	45 —
Giuseppe Di Scalea, Palermo	,,	,,	2	,,	50
Municipio di Rivoltella	,,	,,	2	,,	65 —
,, Gavorrano ..	,,	,,	2	,,	60 —
Totale	Cartelli	N.	3719	L.	59 202 50

L'Ufficio Tecnico Provinciale di Vicenza ci ha inviato la carta schematica delle vie provinciali sulla quale vennero segnati nella loro giusta posizione tutti i cartelli indicatori impiantati a tutt'oggi su

GIOVANNI BAJETTA
MILANO

quelle strade provinciali. I cartelli di direzione vennero segnati con un dischetto azzurro e quelli di pericolo con un dischetto rosso; di fianco poi ad ogni dischetto venne riportato il numero proprio portato da ciascun cartello, particolare questo importantissimo per l'identificazione di ogni cartello.

Nel mentre segnaliamo con piacere il lodevole interessamento di quell'Ufficio Tecnico e la precisione del lavoro trasmessoci, rivolgiamo infiniti ringraziamenti all'egregio signor Ingegnere Capo e agli egregi Ingegneri di sezione che coadiuvarono alla riuscita del lavoro.

Il Consolato del Touring a Napoli.

Il Consolato di Napoli è stato recentemente ricostituito nelle persone dei signori:

Barone Ing. Gaetano De Angelis, *Capo Console.*

Cav. Ing. Antonio Balsamo
Conte Diego Filangeri De Candida Gonzaga
Ernesto Galli
Cav. Alfredo Pattison
Piscicelli di Collesano conte Ignazio
Piscicelli Taeggi conte Giacomo
} *Consoli*

Capo Console.

Parma .... Conte ing. Sanvitale Giovanni.

Consoli.

Almese............... Dott. G. Cesare Ronchail.
Arienzo .... Sorice Pasquale.
Brivio .... Palma Pietro Vittorio.
Cambiano .... Ronco Giuseppe.
Ceva .... Prof. Zunino Placido.
Fara d'Adda .... Ravizza Vittore
Gambara .... Dott. Losio Vittorino.
Magliano in Toscana. Montezemolo Carlo.
Matelica .... Prof. Mataloni Arrigo.
Melbourne .... A. Bindo Serani.
Milano .... Dott. Beretta Mario.
Modena .... Vecchi Ugo.
Omegna .... Geom. Calderoni Luigi.
Verolanuova......... Alloisio Alfredo.

Medici.

Borgo a Mozzano.... Dott. Bernardi Cleto.
Caprino Veronese ... Dott. Perinelli Arturo.
Castiglione Stiviere... Dott. Rossi Giuseppe
Cessalto............ Dott. De Lucchi Giorgio.
Graglia Biellese ..... Dott. Colvara Achille.
Spello .... Dott. Ruozi Giulio.
Thiene .... Dott. Oriani Giovanni.

Legali.

Trani .... Avv. cav. Pasculli Raffaele.

Soci benemeriti.

Albaroni Andrea, Milano — Anau ten. Angelo, Sarzana — Antonioli Stefano, Cremona — Bagnara Quinzio, Spezia — Bertolin Vittorio, Padova — Borione Giuseppe, Torino — Cagnola Angelo, Lissone — Cannata Sare, Modica — Castellano Alfredo, Genova — Colombo Mario, Firenze — Fevoli Vitt. Emanuele, Livorno — Fiorentini Evaristo, Pollenza — Fornaroli Luigi, Piacenza — Martire Antonio, Roma — Minetti Giovanni, Bussoleno — Nicotera bar. Nicola, Nicastro — Orlandi Carlo, Milano — Paltrinieri Giuseppe, Finale Emilia — Papè Paolo march. della Scaletta, Palermo— Rivara Eugenio, Montevideo — Società « Pro Stresa », Stresa,— Torrente Michele, Cancellara — Valente ing. Gaetano, Bari — Volpe Vincenzo, Montesano.

Soci quinquennali.

Albertoni Francesco, Tezze di Bassano — Annoni Angelo, Milano — Bagnasco Ettore, Sampierdarena — Balbis cav. Giacinto, Vigone — Biraghi Lossetti Davide, Milano — Boffa geom. Ettore, Torino — BRANDOLINI D'ADDA contessa LEOPOLDA, Cisano di Valmarina — Camera di Commercio ed Arti, Girgenti — Campagnoli Ernesto, S. Paulo — Carretta Antonio, Montecchio Recalcino — Chiopis G., Trieste — Da Silvia Julio A., S. Paulo — Dejacobbi Giuseppe, Mar del Plata — De Knabè bar. Charles, Firenze — Del Balzo Nicola duca di Presenzano, — Roma — DI S. GIORGIO contessa ELISABETTA, Bagni di Lucca — Fabbricotti Riccardo, Firenze — Facibene Antonio, Galeata — Ferrari ing. Mario, Guastalla — Franchi Silvestro Angiolo, Cecina — Galliano cav. Alberto, Sestri Ponente — Grassi Mariano Fabbri Elio, Duddova — Guastalla Ricciotti, Modena — Homby C. H. S. I., Londra — Jacob Gino, Milano — Lepos Jeaquin, Santos — Lucini Eugenio, Intra — Mariani avv. Enrico, Milano — Marino Antonio, Casilda — Mayer Ernesto, Fossacesia — Motta Silvio, S. Paulo — Mussino cav. Giuseppe — Torino Padeletti Carlo, Montalcino — Paoletti Gastone, Firenze — Porta Giuseppe Asti — Rocchi prof. Leo, S. Paulo — Roerhling August, Mannheim — Spada Francesco, Napoli — Vandoni ing. Carlo, Zanini Aristodemo, Milano.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Giugno 1909.

SOCI VITALIZI (*)

BOLOGNA, Nobili Renzo — **BRESCIA**, Orefici ing. cav. Giuseppe — **BUENOS AYRES**, Costa Leopoldo, Gregorini Giov. Arnaldo — **CAMPIGLIA CERVO**, Boggio Pasqua Pietro; Mazzuchetti Lorenzo — **CASILDA**, Price Lemuel — **DUEMIGLIA**, Fieschi Ernesto — **FERRARA**, Merletti prof. dott. Cesare — **FIRENZE**, Fabbrini march. Giovanni — **GENOVA**, Fossati Giacomo; Frisoni Carlo Enrico; Teglio Roberto — **LOCARNO**, Bianchetti Emilio — **MILANO**, Besozzi Onorato; Guerrini Mario; Quadrelli Luigi, Stanga march. Vincenzo; Taroni Giuseppe — **MONTEVIDEO**, Rivara Eugenio — **MONZA**, Valanzasca Arnaldo — **NAPOLI**, Visocchi comm. Achille — **NICASTRO**, Nicotera bar. Nicola — **PANICAGLIA**, Martini Bernardi Alessandro — **PERUGIA**, Faina conte cav. Napoleone — **PIAZZA AL SERCHIO**. Bertolini Carlo — **PREMARIACCO**, Pontoni Giorgio — **ROMA**, Brancaccio principessa Eleonora; Castellani Alfredo; Cottafavi on. avv. Vittorio; Sanseverino Vimercati conte Roberto — **ROSARIO SANTA FE'**, Ferraris Giovanni — **S. ILARIO D'ENZA**, Cantarelli Oddone — **S. PAULO**, Bertozzi dott. prof. Astenore — **SANTA FE'**, Battesta Stefano — **SANTOS**, Grandas Soares Alberto — **SPEZIA**. Paganini Carlo — **STRESA**, Società' Pro-Stresa — **TOGLIANO DI CIVIDALE**, Volpe cav. Attilio — **TORINO**, Ditta S. P. A.; Gallo cav. Vincenzo; Minola Enrico — **UDINE**, Morpurgo Enrico.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia, Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — *Asti.* — Bogetti Lorenzo, PENNA CASSANELLO IDA, Porta Giuseppe, Ricciardi rag. Ettore, Seccati Oreste.
Carrosio. — Calcagno Giuseppe.
Casale Monferrato. — Fornero Giuseppe.
Gavi. — Savelli Domenico.
Novi Ligure. — Boffi prof. Giov.
Serravalle Scrivia. — Lavarello Antonio.
Vignale Monferrato. — Carrettieri Eugenio, Ravizza dott. Ugo.
ANCONA. — Del Vecchio Flaminio.
Iesi. — Negromanti geom. Guglielmo.
AQUILA. — Barbati Teodoro, Biscioni avv. Antonio, Marchesani prof. Vincenzo, Pellottieri prof. Alessandro.
Avezzano. — Conti Augusto, Scanabucci Luciano.
Pescina. — Di Muzio Gaetano.
AREZZO. — Beucci Giuseppe, Cassi Benedetto, Duranti Ferdinando, Stocchi Ardingo, Unione Ciclistica Aretina.
Bibbiena. — Nati Poltri Giorgio, Poltri Guido.
Castiglion Fiorentino. — Municipio.
Duddova. — Grassi Mariani Fabbri Elio.
Strada Cosentino. — Giannotti Angiolo.
Subbiasco. — Ducci Guido.
ASCOLI PICENO. — Albanesi Giuseppe, Alessandrini Alessandro, Carpani dott. Emidio, Ditta Cingoli Raffaele e Figli, Monti Leo, Monti Nicola, Ricci Lamberto.
Comunanza. — Sforza avv. Annibale.
Fermo. — Mezzabotta Amedeo, Morrone Mozzi Luigi, Vincenzoni dott. Giovanni.
Monte Giorgio. — Felici Antonio.
AVELLINO. — Trotter dott. Alessandro.
Cervinara. — De Maria Luciano.
BARI. — Bianchi Milella Lorenzo.
Acquaviva. — Colamonico prof. Carmelo.
Bisceglie. — Municipio.
Terlizzi. — Fioretti dott. Luigi.
BELLUNO. — Camera di Commercio ed Arti, Fabbro avv. Celso.
Agordo. — Carini sottoten. Carlo, De Calò Aldo, De Moro ten. Nicola, Granata sottoten. dott. Saverio, Pasotto Arturo, Pellegrini Alberto, Porcù Carlo, Queirolo ing. Luigi, Springolo ten. Mario, Starsini ten. Giulio.
Dont. — Battistin Basilio.
Dosoledo. — Stauniovo Giovanni, Zandonella Callegher Vittorio.
Dozza di Zoldo. - Bottecchia Pietro.
Sospirolo. — Bacchetti Angelo.
Trichiana. — Chiot Pietro.
BENEVENTO. — Del Basso ing. Umberto, Isernia avv. Achille.
Arpaia. — Amoroso Michele.
Castelfranco Miscano. — Maglio Costantino.
BERGAMO. — Agliardi Battista, Albini ing. Riccardo, Bianchi Giovanni, Ciravegna prof. dott. Edoardo, Daina avv. Giovanni, Sterrina Agostino, Volta ing. Cesare.
Calcinate. — Milani dott. Giacomo
Gorle. — Passera Giovanni.
Martinengo. — Allegreni Fabio, Sassi Ermenegildo.
Oltre il Colle. — Fini Agostino.
San Pellegrino.— Petazzi Giuseppe.
Sforzatica. — S. Maria-Bonino dott. Angelo, Gualteroni Gerolamo.
Torre Boldone.— Galizzi dott. Carlo.
Treviolo. — Bontempelli dott. Lodovico.
BOLOGNA. — Alvisi ing. Annibale, Baravelli Ettore, Bolognini Alfredo, Burin Giovanni, Coen Mario Silvio, Corsini Romano, Garagnani Alberto, Ghedini Francesco, Magagnoli Giuseppe, Mallegori Pietro, Melloni Vittorio, Miani Giuseppe, Pesci Edgardo, Tognetti avv. Torquato.
Anzola Emilia. — Municipio.
Bentivoglio. — Municipio.
Calcara. — Ferri Alceste.
Molinella. — Montanari Alfredo.
BRESCIA. — Bianchini Domenico, Calzavacca Angelo, Frugoni Giacinto, Maccarinelli Mario, Mallia Mario, Pace dott. Guglielmo, Quarena Luigi, Ranzoli dott. Guido, Ranzoli Silvio, Spiazzi rag. Giuseppe.
Bornato. — Fanti cav. Fausto.
Carpenedolo. — Boselli dott. Fausto.
Edolo. — Graziani dott. Lodovico.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Gambara. — Barzana dott. Ottorino, Losio dott. Vittorio, Tira geom. Guglielmo.
Gardone V. T. — Boglioli Alessandro.
Ludriano. — De Franceschi Vigilio, Michelini Argenteo.
Maclodio. — Pezzini Achille.
Ome. — Mondella Donato.
Palazzolo. — Campana Mario, Maffi Giovanni, Vecchiati Riccardo.
Travagliato. — Bertulli Giuseppe, Mazzocchi ing. Gaudenzio, Serini Pietro.
Virle Treponti. — Massardi Annibale.
CAGLIARI. — *Iglesias.* — Borghesan ing. Carlo E.
Isili. — Santus Corrias Giovanni.
Meana Sardo. — Mura Agus comm. dott. Giovanni.
Monteponi. — Rodriguez ing. Giuseppe, Sartori ing. Francesco.
Villasalto. — Pinon Achille.
CALTANISSETTA. — Bergmami ing. Emanuele.
CAMPOBASSO.— Macciotta Luigi.
S. Pietro Avellana. — Mariani prof. Giuseppe, Perilli Giovanni.
CASERTA. — *Alvignano.* — Pagliuca Luigi.
Arienzo. — Anzevino Nicola, Troisi Enrico.
Capua. — Busto Arturo.
S. Maria a Vico.— Circolo Unione, De Lucia Giuseppe, Nuzzo Mauro Carlo.
Settefrati. — Gramegna Ferdinando,
CATANIA. — Alfonzetti Oreste, Avola Mario, Camuzzano Giuseppe, Di Mauro avv. Ignazio, Gagliani Carlo, Muscatello prof. Giuseppe, Paternò Castello Rizzari Ignazio. Scandaliato dott. Salvatore, Tucci rag. Attilio.
Grammichele. — Tornello dott. Saverio Gaetano.
CATANZARO. — Coppoletti geom. Coriolano, D'Agostino ing. Umberto.
Nicastro. — Fimiani Giuseppe.
S. Mango d'Aquino. — Marziano Tarquinio.
Serrastretta. — Consiglio Oscar.
CHIETI. — *Fossacesia.* — Mayer Ernesto, Mayer dott. Michelangelo.
Ortona a Mare. — Berardi Carlo.
Palombaro. — Menna ing. Giulio.
Pescara. — Stoppato Arturo.
Torricella Peligna. — Piccone avv. Alfredo.
COMO. — Ferloni rag. Miro, Molteni Riccardo, Tremi Giorgio.
Agra. — Melli Silvio.
Besozzo. — Contini Antonio.
Binago. — Rusconi Andrea.
Bosisio — Corti Francesco.
Brianzola. — Spreafico Pietro Carlo.
Cernobbio. — Lavizzera rag. Ettore, Nessi Amedeo.
Comerio. — Brunella Alberto, Costa Martino, Sironi Enrico.
Dumenza. — Benetti don Giuseppe.
Erba. — Barzaghi Loepoldo L., Corti Giuseppe.
Griante. — Marese Pompeo M.
Lecco. — Ongania ing. Giuseppe.
Luino. — Botturi dott. Carlo.
Mariano Comense. — Baruffini Giuseppe, Boffi Giuseppe.
Mercallo. — Colombo Giuseppe.
Pontelambro. — Bohi Alfredo, Villa rag. Ambrogio.
Varese. — Cantù Andrea, Oldrini dott. Ambrogio, Piccinelli Angelo.
Vill'Albese. — Frigerio Luigi.
COSENZA. — Adriano Armando.
Belmonte Calabro. — Del Giudice Sergio.
Cerchiara. — Pistocchi avv. Gaetano.
CREMONA. — Baltieri Eliseo, Bergamaschi rag. Gaetano, Cabrini avv. Lorenzo, Celli Carlo. Celli Emanuele, Cibolini Antonio, Taglietti Mario, Zelioni Romolo.
Cà d'Andrea. — Romani Ottorino Toscani don Attilio.
Casalsigone. — Cremonesi Fortunato.
Cingia de' Botti. — Brambilla cav. prof. Giovanni.
Gadesco. — Bazzani Eugenio.
Pandino. — Bozzali dott. Carlo, Castoldi Nestore, Stroppa Pierino.
Piadena. — Girelli Carlo.
Vescovato. — Mari Umberto.
CUNEO. — Ferrero Domenico, Parola Michele.
Bene Vagienna. — Manzone Paolo.
Caraglio. — Ellena Bernardino.
Centallo. — Ferrero Augusto.
Demonte. — Cavallo dott. Giuseppe.
Dogliani. — Rolfo Bartolomeo.
Fossano. — Pernigotto Silvio.
Monesiglio. — Barbera Mario, Milano Lorenzo, Viale Eugenio.
Peveragno. — Bersezio Vittorio.
Saluzzo. — Falco Luigi, Ferrero Michele, Giordanino don Domenico.
Savigliano. — Traseler cap. Arturo.
Sommariva Bosco. — Parato Giovanni Maria.

FERRARA. — Boldrini G. B., Cirelli Alberto, Gennari Giovanni, Gennari Giulio, Gennari Raul, Guerresi Umberto, Lattuga avv. Gaetano, Manfredini Ferdinando, Muneroni Andrea, Taddei Gian Carlo, Vassalli Renzo.
Cento. — Gambarini Francesco, Levi Augusto, Parmeggiani Mario.

FIRENZE. — ASHWORTH EDWARDS H., Benvenuti Salvadore, Bonavoglia ten. col. Luigi, Contini Guido, Casanova Ausano, Cazzamali ing. Guilio, Dalla Volta Enrico, De Gregorio prof. Alfredo, Del Campana Guazzesi Filippo, Dunn dott. Edward, Fabbricotti Riccardo, Faucci Guido, Michel prof. Paolo, Minuti Giuseppe, Monnier Pietro, Morpurgo G. Giacomo, Nerosse Jacazio, Orfanotrofio «Comandi», Paoletti Gastone. — Terreni Filiberto, Toti Ezio.
Dovadola. — Versari Romeo.
Galeata. — Facibeni rag. Antonio.
Lastra di Signa. — Campetti Ugolino.
Londa. — Da Porto don Giuseppe.
Pistoia. — Vannacci Raffaello.
Resti in Chianti. — Cammilli Eugenio.

FOGGIA. — *Castelnuovo Daunia.* — Carella Mariano, Friuli Giuseppe, Lombardo sac. Pietro, Maselli Francesco, Maselli Michele, Paolucci dott. Aurelio. Paolucci ing. Filippo, Trotta Alessandro.
Calenza Valfortore. — Rocco Nicolino.

FORLI'. — Gaddi conte Antonio, Scotti Mentore.

GENOVA. — Barillari Alfredo, Bertolotto Lazzaro, Biancheri Federico, Biondi ing. Lodovico, Bocca Alberto, Botto Federico, Bozzi Nestore, Brugnera Eugenio, Bruna Lodovico, Cabiati Luigi, Canale Enrico, Capurro Rodolfo, Carlevaro dott. Ferdinando, Carlevaro Giorgio, Corsi ing. Carlo, Corsi cav. Orazio, Crociatelli ing. Eugenio, Debarbieri cap. G. B., Galoppini Vittorio, Lambruschini Domenico, Ledda dott. Remo, Lena cap. Paolo Erasmo, Marconcini Spartaco, Nissolino Giuseppe, Nossardi avv. Filippo, Ottolenghi Riccardo, Pareto Leonardo A., Pensa Giuseppe, Piccinelli rag. Guido, Pineschi Lapo Arnolfo, Revello Francesco, Rolla Luigi, Sanguinetti Cesare Francesco, Segnini Pietro, Tallone Luigi, Torretta prof. dott. Achille, Trevisan Serafino, Viganego Giacomo.
Alassio. — Vaughan avv. March.
Bogliasco. — Razeto sac. Elia.
Chiavari. — Dasso Emilio.
Prato sopra la Croce. — Zanone Davide.
Levanto. — Merani Federico.
Ospedaletti. — Ambourg Augusto.
Quarto al Mare. — Croce Matteo.
Sampierdarena. — Bagnasco Ettore, Ferrari ing. Alarico, Ferrari Da Grado dott. Francesco, Parodi Bartolomeo.
Savona. — D'Agostino Vincenzo, Dellepiane Emanuele, Grossmann dott. Hans, Storace Giovanni.
Sestri Levante. — Padmanabha Pillay T.
Sestri Ponente. — Galliano cav. Alberto, Rivaro rag. Giuseppe.
Spezia. — Cerbai Antonio, Civinini Luigi, Oliva Francesco, Scipione Domenico, Vanni Demetrio.
Trensasco. — Cappanera sac. Luigi.

GIRGENTI. — Camera di Commercio e Arti.
Gavorrano. — Bagnai Italo.

LECCE. — *Galatina.* — Santoro Vincenzo.
Ostuni. — Evangelista Daniele.
Taranto. — Spada Sante.

LIVORNO. — Barbensi Ilo, Brizzi Roberto, Colò Palmiro, Frediani Enrico, Garage Ragnini, Gentilomo Andrea, Lodolo cav. ing. Alberto, Lusena Samuele.
Ardenza. — Taddei Ugo.

LUCCA. — Bosco Lamberto, Fiorini dott. Domenico, Granchi avv. Aristide.
Bagni di Lucca. — DI SAN GIORGIO contessa ELISABETTA.
Borgo Buggiano. — Ercolini Guglielmo.
Borgo a Mozzano. — Bernardi dott. Cleto.

MACERATA. — Marsili geom. Zoilo, Torresi rag. Alfredo.
Pollenza. — Andreani Filippo, Nardi don Benedetto, Nardi Ezio, Pucciarelli Demo, Scolastici prof. Cesare.
Recanati. — Tomasini Barbaroga Gustavo A.
Tolentino. — Club Ciclistico.

MANTOVA. — Genovesi cav. prof. Pietro, Maffei Gino, Mondovi rag Giorgio, Stoppani Fernando.
Asola. — Ceretti Luigi, Cottarelli Libero, Vergani Vittorio.

Castellucchio. — Grisante Sereno Luigi.
Cavriana. — Cavatore dott. Giacomo E.
Gazoldo. — Galeotti Guido.
Marmirolo. — Biancardi Mario.
Ostiglia. — Cirella Giuseppe.
Sermide. — Vincenzi Alfredo.
MASSA CARRARA. — Fontana Enrico, Perfetti Tomaso.
Pontremoli. — Cimati on. Camillo.
MESSINA. — Nicolai ten. Vincenzo, Salvago Mazza Giuseppe.
Francavilla. — Paratore Bernardo.
Naso. — Giuffrè Anselmo.
MILANO. — Altimani Alessandro, Arazzi Attilio, Artana ing. Carlo, Barberti Luigi, BARIGOZZI EMILIA, Belloni Amleto, Benussi Bossi nob. Antonio, Bergomi Giovanni, Bertocchi Raffaello, Bertuetti Carlo, Bettonica Angelo, Bianchini Achille, Bilger Renato, Biraghi Tito, Blattmann Werner, Belgè Alfredo, Borromeo dott. Gilberto, Bozzarchi Giuseppe, Broglia Umberto, Brunetti Vito, Bruni Alessandro, Bruni Francesco, Bruni Pietro, Bruni Vittorio, Buzio Marco, Caligaris Ozino Pacifico, Candelone Carluccio, CANTONI SOFIA, Carioni Giovanni, Carrara Gino, Casalbore nob. Alberto, Casò Agostino, Castaldi Mario, Castelli Giuseppe, Cavalli Lanfredi Gildo, Ceni Luigi, Ceruti prof. dott. Giuliano, CESAREO DELFINA, Chiesa Vittorio, Ciarchi Ezio, Colombo Rinaldo, Colombo Umberto, Comolli Carlo Corradetti Ferruccio, Cova ing. Renzo, Curioni Andrea, De Good Marcel, Dell'Oro Alessandro, Delvai Riccardo, Dezza Francesco, Di Giovanni Giocondo, Dugnani Angelo, Esposito ten. Giovanni, Fachiri C. F., Ferla ing. Ettore, Fermi Attilio, Ferrari Luigi, Frigerio Luigi, Fumagalli Elia, Galli Annibale, Galli Ettore, Galli Giuseppe, Gallotti avv. Siro, Gensing Willy, Giovanola Mario, Giulini Ernesto, Grashom Gerardo, Grasselli dott. Emilio, Grollo ing. Ernesto, Guarnacchelli Ferruccio, Hirsch Sigismondo Achille, Jacob Gino, Kilb H. L., Lanfranchi Ercole, Lanfranchi Solferino, Lavezzari rag. Luigi, Leonardi ing. Ferdinando, Locatelli Antonio, Lucini Vittorio, Lusardi avv. Giovanni, Magnani Ferdinando, Maina Andrea, Mangili Eliseo, Marcolli Edoardo, Marcolli Luigi, Mariani avv. Enrico, Mariani dott. Giuseppe, Martinenghi Valerio, Mason Arthur Jones, Mattei Vittorio, Maurer Ericle, Meazza Andrea, Merlin G. B., Merlo Giovanni, Meroni avv. Pietro, Miccoli Ettore, Mondadori cav. Vittorio, Moneta Giulio, Moneta Giuseppe, Moretti Giovanni, Muller Emilio, Orcurto Rinaldo, Paleari Gaetano, Parona rag. Euclide, Pellegrini Edoardo, Perego Enrico, Perego Pietro, Perelli Cippo dott. Fernando, PFEFFER ANNA, PFEFFER HELENE, Pfeffer Josef, Pirovano rag. Francesco, Pistoni Silvio, Pizzi Ambrogio, Pogliani rag. Mario, Politi Felice, Ponzoni Alfredo, Repossi Piero, Rhò Augusto, Rinach Guido, Riva Luigi Domenico, Riva Silvio, Rizzi Guido, Rossetti Garibaldi, Rossi Attilio, Sacchi Carlo, Sacchi Gaspare, Sacchi Gino, Sagromoso Alessandro, Sangalli Angelo, Sartorio Adolfo, Scipiotti dott. Aristide, Sequi Attilio, Seregni ing. Rodolfo, Signorini Giannetto, Sironi avv. Paolo, Soardi G. B., Fanzi avv. Mario, Torrani Alfredo, Tremolada Pietro, Vandoni ing. Carlo, Vandoni Pietro, Varischi Secondo, Vedovati rag. Aristide, Venier Giorgio, Viglezzi Achille, Zanini Aristodemo, Zappamiglio Gustavo, Zerboni Pietro, Zoboli Guido.
Affori. — Galli Luigi.
Bollate. — Società Sport.
Bresso. — Lesma Alessandro, Savini Luigi.
Busto Arsizio. — Allan prof. Carlo, Cantù Attilio, Castiglioni Angelo, Introini ing. Giuseppe, Lodevilla Battista.
Casorezzo. — Gallazzi Rodolfo.
Cassano Magnago. — Fontana Alfonso, LUONI ROSA.
Cassina Nuova. — Brenna Umberto.
Cesano Maderno. — Tagliabue Giuseppe.
Cisliano. — Torri Ugo.
Corbetta. — Carnaghi don Pasquale.
Cotturano. — Rossi Ernesto.
Cusano sul Seveso. — Sartorio Luigi.
Desio. — Boraschi Francesco.
Gallarate. — Stoppani Giacomo.
Greco Milanese. — Biblioteche Popolari, DAVID-VANDEY DE' VANDEY ANNA, FerrarioSilvio,
Legnano. — Brambilla Cesare.

Lissone. — ABBIATI AMALIA ved. BRAMBILLA, Agostoni Oreste, Baretti Vincenzo, Bianchi Giuseppe, Brambilla Giuseppe, Cagnola Giovanni, Galimberti Giovanni, Gallinelli Gerolamo, Gorla Carlo, Maroni Enrico, Mauri Carlo, Mauri Silvio, Rivolta Attilio.
Monza. — Colombo Alfredo, Pizzamiglio Arturo, Santonastasio Gennaro, Trabattoni avv. Mario.
Musocco. — Pisoni Bernardo.
Nerviano. — Besozzi Egidio, Di Marzo Giuseppe, Lampugnani Guglielmo.
Niguarda. — Pisoni Rodolfo.
Pioltello. — Pellegatta Andrea.
Pozzuolo Martesana. — Tresoldi Aleardo.
S. Angelo Lodigiano. — Savarè Giuseppe.
Saronno. — Boga Ferdinando, Zerbi cav. Giulio.
S. Stefano Corno. — Terzaghi Gino.
MODENA. — Guastalla Ricciotti, Stradi ing. Carlo.
Finale Emilia. — Abbotoni Enrico, Abbotoni Gaetano, Bresciani Corrado, Ditta Neri Vittorio e Bortolini, Frassoldati Lorenzo, Mattioli Glauco, Paltrinieri Giuseppe, Poppi Umberto, Ragazzi Amedeo, Rebecchi Oreste, Scaglioni Luigi.
Gamurana di Medolla. — Gibertoni Attilio.
Lama Mocogno. — Manfredini Luigi.
Medolla. — Ferraguti Azeglio.
Mirandola. — Bellodi Rottopeo Giovanni, Zavatti Martino.
Pavullo. — Macchia Averardo.
NAPOLI. — Bonora Adolfo, Campese Oreste, Casetta Giovanni, Dagna Pietro, De Hippolytis Carmine, Di Giacomo Renato, Folliero cav. Nicola, Grassi Paolo, Guaita ing. Cesare, Izzo ing. Luigi, Luverà Fausto, Maglione Domenico, Mancini avv. Alfonso, Marghinotti sottoten. Mario, Maschietto Carlo, Mastropaolo Domenico, Picone Antonio, Picone Carlo, Pitterà Francesco, Rabuffetti Pietro, Raimondi sottoten. Angelo, Simeoni ing. Luigi, Turrisi-Grifeo di Partanna Antonio.
Boscoreale. — Di Palma Aniello.
Castellammare di Stabia. — Celotto Francesco Paolo, Ercolani Vittorio.
Torre Annunziata. — Colombo Angelo, Landozzi ing. Dante, Spiezia Mauro.
NOVARA. — *Arona.* — Ranuzzi Luigi.
Baceno. — Celmi Giuseppe.
Biella. — Gilardino Giovanni, Libori dott. Silvio.
Bodogno. — Prandina Genesio.
Castelletto Ticino. — Barberis Carlo.
Crodo. — Ponzini Giuseppe.
Croveo di Baceno. — Ruscetta don Amedeo.
Domodossola. — Bottiglia Carlo, Snia dott. Pino, Sala Ritrovo Caporali e Soldati 7 Compagnia Alpini.
Ghemme. — Alberti Luigi, Cuppia Enrico.
Intra. — Lucini Eugenio, Tesoro Arturo.
Malescol. — Squarcia dott. Annibale.
Meina. — Bonazzi Guido.
Occhieppo Inferiore. — Meliga Pietro, Mossa Antonio.
Piedimulera. — Società Escursionisti Ossolani.
Romagnano Sesia. — Galli Italo.
Salasco Verc. — Vercellotti avv. cav. Andrea.
S. Gennaro di Crescentino. — Bramante geom. Carlo.
S. Rocco di Premia. — Masini ing. Giuseppe.
Tollegno. — Sunder Alfredo.
Tronzano Vercellese. — Varalda Pietro, Vercellotti Domenico Giuseppe.
PADOVA. — De Clericini Guglielmo, Scapin Stefano.
Arre. — Rossi Antonio.
Camin. — Bertozzi Antonio.
Este. — Fracanzani conte Giacomo.
PALERMO. — Ferro De Vita Francesco, Galati di Riella comm. Amedeo, Lazzaro Federico, Leone avv. Giuseppe Edoardo, Perricone G. B., Pitini Ettore, Russo Pietro, Zanca ing. Antonio.
Polizzi. — Fatta cav. Salvatore.
PARMA. — Campini ten. Giovanni, Moriani Pietro.
Busseto. — Giorgi Giorgio.
Colorno. — Bassi rag. Aldo.
Fontanelle. — Cavalli Attilio.
Rimagna. — Boschi don Innocenzo.
Soragna. — Parmigiani Lorenzo.
Traversetolo. — Unione Sportiva « Italia ».
Valditacca. — Ferrari Luigi.
Vecciatica. — Cavi Luigi.
PAVIA. — Beltramini cav. Giuseppe. Chiti ing. Arturo. Gioannini Enrico, Muzio Vittorio, Montobbio dott. Polito, Sala Bruno.

Cervesina. — Beccaria Ugo.
Redavalle. — Mangiarotti ing. Augusto.

PERUGIA. — Angeletti G. B., Battini Cesare, Boschi rag. Francesco, Simoncini Benito.
Bastia. — Sciarra Arcangelo.
Passignano. — Baldoni Arnaldo.

PESARO-URBINO. — Oliva geom. Claudio.
Fano. — Adanti geom. Lamberto.

PIACENZA. — Azzolini dott. Roberto, Biavati Arturo, Ermini ten. Ruggero, Fornero dott. Calisto, Mauri Giuseppe, Vegezzi dott. Almerico.
Castel S. Giovanni. — Minoja Giulio.
Villanova d'Arda. — Bocelli Giovanni.

PISA. — *Cecina.* — Franchi Silvestro Angiolo.
Monteverdi. — Baldassarri Ilario.
Palazzi di Collemezzano. — Massai Leone.
Piombino. — Mori Amilcare.
Portovecchio. — Ciompi ing. Giovanni, Piccioli ing. Arturo.
Rosignano M. — Municipio.
Vada. — Baracchini Caputi prof. Adriano, Circolo Ricreativo e di Coltura.

PORTO MAURIZIO. — Daneri Quinto, Martelli Carlo.
Bordighera. — Grassè rag. Giacomo.
Borghetto S. Nicolò. — Raimondi Giovanni.
Grimaldi. — Massari Giovanni, Massari Tommaso.
San Remo. — Amici Sergio, Bottini Bartolomeo, Bronda Attilio, Celli Ettore, D'Ottavi Ettore, Ermoli Edoardo, Ferrari dott. Leonardo, Ghezzi Oreste, Ormea Bernardo, Scarella G. B.

POTENZA. — Appendino Cesare.
Irsina. — Amato Giuseppe Sante.
Latronico. — Basile Luigi Archimede.
S. Chirico Nuovo. — Garofolo Gioachino.

RAVENNA. — Balini Augusto, Bellucci prof. Adolfo, Fabbri Giacomo, Ghinassi dott. Pompeo, Gnani Mariano.
Casola Valsenio. — Bassanelli Paolo, Cenni Giovanni.
Castelbolognese. — Mucinelli Tomaso.
Coccolia. — Mazzetti Alberto.
Cotignola. — Grilli Virginio.
S. Pietro in Trento. — Valentini Giov. Felice.
S. Pietro in Vincoli. — Soprani Ugo.

REGGIO CALABRIA. — Leotta ing. Salvatore.
Bagnara. — Albanese avv. Giuseppe, Candido dott. Cesare, Pignataro dott. Antonino.
Marina di Gioiosa Jonica. — Di Bianco Antonio, Pellicano Paolo.

REGGIO EMILIA. — *Bibbiano.* — Azzali Mario.
Campegine. — Tagliavini Giacomo.
Castelnuovo Sotto. — Chiesi Vasco.
Luzzara. — Municipio.
S. Ilario d'Enza. — Cantarelli Idolo, Lento Club S. Ilario.

ROMA. — Apolloni comm. Adolfo, APRAXINE contessa EVA, Arcangeli Giusto, Arnaldi avv. Gerolamo, Bartera dott. Umberto, Basile cav. dott. Gaetano, Berardo Giuseppe, Bixoncini prof. Giulio, Bolognini Guido, Borgnini cav. Camillo, Bulla Giuseppe, Centurini sen. Alessandro, Curti Giuseppe, Cremonesi cav. Filippo, De Renzio Editti, De Vincenti dott. Antonio, Principe di Paternò Moncada, Ferrari Guido, Galassi ing. Francesco, Garofoli ing. Adolfo, Garrett John Work, Goio Giuseppe, Laghi don Aldo, Lardi Tito, Lucifero march. Alfonso, LUCIFERO marchesa ELENA, Luswergh Cesare, Massarotti dott. Vito, Pacieri avv. Luigi, Picconi Ernesto, Rua ten. Ugo, Sacchetti march. Franco, Salvatori Oreste, Sensi rag. Gino, Serangeli ing. Oreste, Società Sportiva Romana «20 settembre» Società «Vis Unita», Vannelli Guglielmo, Villano Luigi, Wurts Giorgio.
Alatri. — Del Greco Nazzareno.
Ceprano. — SACCHETTI ADELAIDE ved. MAGNI.
Civitavecchia. — Pascoli Francesco.
Fiumicino. — Vicari cav. Francesco.
Genzano. — Maglietta Fortunato, Mainenti Vincenzo, Pallotta Canio.
Grottaferrata. — Scarano dott. Antonino.
Ronciglione. — Trentani Dario.
Tivoli. — Angeletti geom. Fernando, Maviglia Angelo.
Vignanello. — Vandenker ing. M. A.
Viterbo. — Manetti dott. Alessandro.

ROVIGO. — Marianini prof. Abdenago.
S. Bellino. — Dall'Aglio Amedeo.
Zelo. — Lizzi Aderito.

SALERNO. — *Ascea.* — Correale Antonio.
Sala Consilina. — Campana prof. Lorenzo.

SASSARI. — Basili geom. Ilo, Chiama geom. Pietro, Lanza Vito, Righetti geom. Paolo.
Fonni. — Massa ten. Benedetto, Pili avv. Emanuele.
Maddalena. — Albanese rag. Umberto, Delogu ten. Felice, Polverisi rag. Sergio.
Tula. — Meloni Antonio.
Villanova Mont. — Spanu Murgia Raffaele.

SIENA. — Sebastiani dott. Valentino.
Colle Val d'Elsa. — Municipio.
Montalcino. — Tamanti avv. Giuseppe.
S. Gimignano. — Ascolese Aggeo.

SIRACUSA. — *Scicli.* — Boscarini Penna Agostino, Panasia Giovanni, Papaleo Penna bar. Giuseppe.

SONDRIO. — *Ardenno.* — Della Torre dott. Tomaso.
Ponte Valtellina. — Mingori Antonio.
TERAMO. — Rodomonte avv. Francesco.
Castellammare Adriatico. — Contessi Francesco, De Jacobis Tomaso.
Castelli. — Scarselli avv. Giuseppe.
Collecorvino. — Gentile dott. Luigi.
Moscufo. — Coletta cap. Gennaro.
Penne. — Giancola ing. Antonio, Pensieri Ugo Adolfo.
S. Omero Garrufo. — Cerulli Irelli dott. Pasquale.
TORINO. — Airando Alfredo, Baer Alberto, Barlassina teol. Luigi, Bergesio Vittorio, Bertino Federico, Bevione Angelo, Bidone Andrea, Bodino dott. Giorgio, Boffa geom. Ettore, Busca dott. Giuseppe. Buzzi geom. Giacomo, Calcagni Valentino, Capella don Luigi, Capello Guido, Castiglia Salvatore, Chiarando ing. Benvenuto, Coralli Norberto, De Martini Vittorio, Dusnasio Eugenio, Egger Alexandre, Ferrero Eugenio, Filippi avv. Filippo, Gandolfi Alfredo, Gioda Giuseppe, Goia Amedeo, Grassi Mario, Heffler rag. Gaetano, Levi Leone, Levi Salvatore, Lola Guglielmo, Loria Mario, Macchia rag. Edoardo, Macciotta Pietro, Maltoni Ezio, Marangoni Francesco, Marrè Carlo, Mazzella rag. Francesco, Mussa dott. Enrico, Mussino cav. Giuseppe, Narbona Pietro, Oppizzi Piero, Orecchio Attilio, Ovazza Alessandro, Peani Candido, Perosino Secondo, Pons sac. Giovanni, Pralon comm. Eugène, Prelle Alberto, Quaglia ing. Giovanni, Reano dott. Mario, Remo Camillo, Rossetti Costantino, Sacchero Pietro, Segrè ing. Emilio, Signorelli ing. Salvatore, Sinigaglia Giorgio, Tibò prof. rag. Francesco, Toeplitz Lodovico, TOEPLITZ FALK LINA, Turnietto Luigi, Valenzano Francesco, Vuetaz Pietro.
Carignano. — Fortuni dott. Guglielmo, Vietto Corrado.
Caselle. — Castigliano Giovanni.
Ceres. — Bonveri Alessandro.
Chatillon. — Machel Giuseppe.
Chieri. — Ferazzino Giuseppe.
Chivasso. — Meliga Felice.
Druent. — Germonio Firminio.
Forno. — Rivara Bondini Ettore.
Ivrea. — Braida Pietro.
Pinerolo. — Incerti Roberto, Juvenal Eugenio.
Roure. — Gillio Michele Alessio.
Verolengo. — Società Sportiva « Concordia ».
TRAPANI. — *Pantelleria.* — Di Stefano dott. Giuseppe.
TREVISO. — Benvenuti Giuseppe, Berengan ing. Alessandro, Mandruzzato dott. Mariano, Pasqualin Domenico, Van den Borre Aldo, Van den Borre Ilario, Van den Borre Lelio.
Castelfranco Veneto. — Donato prof. Ugo.
Cisano di Valmarino. — BRANDOLINI D'ADDA contessa LEOPOLDA.
Conegliano. — Mocali ten. col. Raffaello.
Godega S. Urbano. — Pancotto Vincenzo.
Motta di Livenza. — Culin Alfonso.
Vittorio. — Veronese Silvio.
UDINE. — Borghese dott. Riccardo, Buffa Giuseppe, Cadore Giovanni, Caisutti avv. Giuseppe, Cremese G. B., Degani Luigi, Gleria Luciode, Linussa avv. Eugenio, Marangoni Romeo, Nimis Alessandro, Santi Enrico, Schiavi ing. Mosè, Taddio Luigi.
Ampezzo. — Hunfer rag. Ferdinando, Vaccaro avv. Francesco.
Artegna. — Chiandoni Tobia.
Forni Accoltri. — Paladini dott. Rienzo.
Gemona. — Del Bianco Leonardo.
Giaio. — Polo Fris Santo.
Magnano. — Covazzi Giulio.
Montereale. — Ragogna Umberto.
Osoppo. — Brini ten. Gaetano, Olivieri cap. Giuseppe.
Pontebba. — Cittadini rag. Arnaldo.
Pordenone. — Coran Paolo.
Pozzo S. Giorgio. — Susana Pietro.
Spilimbergo. — Ongaro Luigi, Pognici Carlo.
Tarcento. — Gozzi Giuseppe.
Terzo. — Caudoni G. B.
Togliano di Cividale. — Torresani Giovanni.
Tolmezzo. — Cacitti Serafino, Chiaruttini Antonio, Corradina Valentino, Giovagnoli Alfredo, Stroili Severino, Valvasori nob. ing. Gaetano.
VENEZIA. — Grapputo Giorgio, Lucadello Felice, Pazienti Francesco, Piamonte Antonio, Scozzi Tersilio, Vianello Eugenio, Zanardi Attilio.
Cavarzere. — Bruschetti dott. Ettore, Club Quintino, Musettini dott. Antonio.
Chioggia. — Bianchi prof. Romano.
Cona. — Penzo Guido, Piacentini Attilio, Spirito Alessandro.

Mira. — Corti Renzo.

VERONA. — Lembo ten. Serafino, MANARA GIULIA, Marchesoni Gino, Marocchino Oreste, Righetti Emilio, Rossi Attilio, Tobanelli ing. G. B.
Caprino. — Perinelli dott. Arturo.
Castion Veronese. — Truschelli dott. Guglielmo.
Colognal. — Papesso Giovanni.
Illasi. — Mercante don Pietro.
Legnago. — GERMANI professoressa FLORA, Marès ing. Giovanni.
Mizzola. — De Bosio nob. Annibale.
Montorio. — Cecchetto Riccardo.
Mozzecane. — Ciresola Alessandro.
S. Giovanni Lupatoto. — Cola Giovanni, Zweifel Giusto.
S. Pietro di Lavagno. — Marini avv. Lamberto.

VICENZA. — Gualdo Aicardo.
Bassano. — Lorenzoni Aleardo, Unione Sportiva Bassanese.
Lonigo. — Carlotto Gustavo Adolfo, Orlandi dott. Ettore, Pelà Ardiccio.
Lugo. — Frigo Giusto.
Marostica. — Carli Antenore.
Montecchio Precalcino. — Carretta Antonio, Trotti dott. Cesare.
Montecchio Maggiore. — Zatta Luigi.
Noventa Vicentina. — Stefani Enrico.
Quinto Vicentino. — Todescato Sereno.
Rotzo. — De Francesco ing. Gioachino.
Valdagno. — Caldonazzo dott. Bruno, Del Din Silvio, Marzotto ing. Alessandro.
Valli dei Signori. — Di Berardino Beniamino.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Campolongo.* — Degenhardt G. B., Tiziani Giovanni.
Gorizia. — Bassa Mario.
Gradisca. — Club Ciclistico Friulano.
Monfalcone. — Coccancig Pietro, Stewart ing. Iames.
Pola. — Bearz Ferdinando, Benussi Giusto, Sfitalsky Massimiliano.
Trieste. — Budinich Antonio, Cescon dott. Carlo, Corrier Ettore, Fresco Vittorio, Gattegno Guido, Melan Arch. Ruggero, Rossmann prof. Enrico, Zavagno Antonio.
TRENTINO. — *Bolzano.* — Socin Ruggero.
Condino. — Fostini Edoardo, Gualdi Guido.
Riva. — Cominelli Giovanni, Peclaner Beniamino.
Rovereto. — Gottardini Giacomo.
Trento. — Armoth Luigi, Andreatta Beniamino, Böcher Carlo, Gioseffi Antonio, Morelli Ulisse, Pedrotti prof. dott. Oscar, Sardagna Antonio.
PROVINCIE DIVERSE.
Fiume. — Baccich Gilardelli dott. Icilio, Fabbro Pietro, Matcovich Remigio, Vittori Manlio.
Spalato. — Morpurgo Riccardo.

Francia.

Marseille. — Barthelet Gaston.
Paris. — Borel Maurice.

Monaco Principato.

MANUELLO ROSINA.
Monte Carlo. — Falletti Achille.

Germania.

Berlino. — Biraghi rag. Carlo, Carbone ing. Tito L.
Garmisch. — Battistella Francesco.
Mannheim. — Roechling August.

Inghilterra.

Londra. — Console Henry, De Minoielle Charles, Hornby C. H. S. J.

Svizzera.

CANTON DI LUCERNA. — *Krinscoill.* — Martinelli Giuseppe.
CANTON TICINO. — *Airolo.* — Rossi Ulisse.
Bellinzona. — Ghittoni Giovanni.
Biasca. — Cattaneo Cristoforo, Dehnné Luigi, Delucchi Giuseppe.
Castro. — Buicchi Basilio.
Locarno. — Spiess Emilio.
Maroggia. — Rodari Teobaldo.
Mendrisio. — Della Porta Arturo.
Morcote. — Martinelli Francesco.
Pollegio. — Imperatori Arnoldo.
CANTON VALLESE. — *Briga.* — Corecco Ezio.
Sierre. — Pellanda Costantino.
CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Approsio Guido, Ferruta Giuseppe, Klaus Otto, Laner Enrico, Pezzullo Sosio, Rosenstiel Albert, Zanozinski Zbiguiew.

AFRICA.

Aden. — Terruzzi cav. Felice.
Mogadiscio. — Coradeschi Angelo.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Canada'.

Montreal. — Seman avv. Francis M.

Stati Uniti.

Chicago. — Camporini Agostino.
New York (City). — Pisani Jolm Alfredo.

California.

S. Francisco. — Chiesi Luigi.

AMERICA MERIDIONALE.

Repubblica Argentina.

Arroyo Cabral. — Reale Josè.
Ausonia. — Pignatta Blas.
Buenos Ayres. — Beltrami Eugenio, Calamano Bartolomeo, Carletta Italo, Dallera Luigi, De Angelis Ehnos, La Scalea Francesco P., Mettler Roberto, Parodi Cesare, Patri Giuseppe, Quartino Louis, Seitny Juan, Tavelli Luigi P.
Cabra. — Elena Domingo.
Casilda. — Baetti Luigi, Lombardo Michele, Marino Antonio, Riva Angelo.
Colon. — Turati Carlo.
Corral de Bustos. — Lucini Giusto, Pinolini Carlo.
Fuentes. — Monguzzi Angelo, Montanaro Pedro.
Mar del Plata. — Dejacobbi Giuseppe.
Medano de la Canas. — Boretto Matteo B.
Necochea. — Sampietro Ferdinando.
Rosario S. Fè. — Staurenghi Battista.
Sanford. — Canepa Pietro.
Venado Tuerto. — Ghione Augusto F.
Villa Maria. — Torre L. Eugenio.

Brasile.

Araras. — Biagi prof. Alfredo.
Petropolis. — Bioletto Gaetano.
S. Paulo. — Campagnoli prof. Ernesto, Castagnoli Pio, Da Silva Julio A., Landi Augusto, Motta prof. Silvio, Rocchi prof. Leo.
Santos. — Lepos Jeaquin.

Equatore.

Guayaquil. — Apolloni Giovanni, Descalzi Mario, Trossarello Italo.
Pueblo Viejo. — Caputi dott. Giuseppe, Decaroli Alessandro.

Peru'.

Callao. — Società Canottieri « Italia ».

Uruguay.

Montevideo. — Bergamino Francisco, Bollo Cincinato, Cassolino Carlo, Castellino Alessandro, Ciocca Aurelio, Fronzuti Josè, Galli Santiago S., Siri Santiago, Surraco Luigi, Vacchelli Pedro, Zerboni Eugenio.
Paysandu. — Guidobono Modesto.

ASIA.

Beyrouth. — White Percy E.
Damasco. — Denti Ettore.

Posizione dei Soci al 15 Agosto 1909

Soci annuali al 15 luglio 1909	N.	72 174
Dimissionari, irreperibili, morosi, ecc. .	»	89
	N.	72 085
Soci nuovi inscritti al 15 agosto 1909 .	»	924
Totale Soci annuali	N.	73 009
Soci vitalizi al 31 dicembre 1908 . . .	N.	2 329
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 agosto 1909	»	514
	N.	2 843
Totale Soci	N.	75 852

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi — Capriolo & Massimino - Milano.

ANNO XV
90.000 Copie
N.º 10. Ottobre - 1909
RIVISTA MENSILE DEL
TOURING
GRATIS AI SOCI
TOURING CLUB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

ANNO XV - N. 10 - OTTOBRE 1909

GRATIS AI SOCI DEL TOURING

TOURING CLUB ITALIANO

F. A. C.

I.

Non è la sigla di una fabbrica di aereoplani o di altra cosa nuova, ma di una quasi vecchia ferrovia, di una vera ferrovia turistica, così anziana ormai che noi turisti l'abbiamo press'a poco dimenticata, così sempre uguale a sè stessa da tanto e tanto tempo che essa si è accorta da sè che le gioverà di rimodernarsi e vi si accinge.

Coincidenza di due circostanze — la dimenticanza nostra e il suo proposito di ringiovanire — che mi induce a richiamare l'attenzione pub-

blica sulla troppo poco nota F. A. C. La quale è, meno brevemente, la Società della Ferrovia dell'Appennino Centrale sedente in Città di Castello. I suoi 134 chilometri di semplice binario dello scartamento di un metro, congiungono Arezzo con Fossato di Vico, cioè una stazione della grande linea di Stato Firenze-Roma, con una stazione della grande linea Ancona-Roma, due luoghi dunque ove si può arrivare colla prontezza dei diretti. E siccome la F. A. C. allaccia la Toscana alle Marche attraverso l'Umbria, il Valdarno Superiore coll' Alta Valle del Tevere sormontando il Passo dello Scopetone, e l'Alta Valle del Tevere con quella del Chiascio passando per la gola eugubina, essa costituisce anche una buona base di esplorazione di una zona molto interessante sebbene un po' trascurata.

Questa piccola ferrovia nella sua prima parte, cioè tra Arezzo ed Anghiari, è di montagna, perchè dalla quota di circa 250 metri (Arezzo) sale con lunghi andirivieni ai 500 dello Scopetone per ridiscendere subito ai 330 di S. Sepolcro. La seconda parte, benchè ritocchi quasi i 500 metri a Gubbio, è meno aspra e può meglio classificarsi una ferrovia di turismo artistico, perchè attraversa S. Sepolcro, S. Giustino, Città di Castello, Umbertide, Gubbio che sono tra i centri secondarî più importanti artisticamente e circola per luoghi di cui anche i minori sono ricchi di cose d'arte e splendidi per paesaggio.

A Fossato i binarietti della F. A. C., si innestano alle ferrovie dello Stato con una propria stazione, mentre ad Arezzo la congiunzione è nella stessa stazione di Stato che ospita anche la linea del Casentino (Arezzo-Stia) esercitata dalle Venete. Si passa dunque comodamente dal grande materiale dei diretti di Stato a quello più piccolo e leggiero delle secondarie.

La F. A. C. come tutte le secondarie italiane, non ha forse mai sentito gran che il bisogno di preoccuparsi in modo particolare della velocità e di certe finezze nel servizio viaggiatori. Ma ora i tempi nuovi la sospingono, le esigenze del pubblico si fanno sentire, nuovi capitali sono entrati a rinforzarla e la sua Direzione sta ponendosi in condizioni opportune per secondare lo sviluppo del traffico e promuovere quello dei turisti.

Essa va provvedendosi di nuove carrozze, di locomotive più potenti, migliora gli impianti di sicurezza e in genere i servizi. Fra qualche mese essa inaugurerà dei treni rapidi che saranno certo molto apprezzati.

Tabernacolo per l'Olio Santo del XV secolo, nella Cattedrale di Arezzo

***

Il capolinea della F. A. C., è, come ho detto, Arezzo.

In questa graziosa cittadina di circa 17.000 abitanti io

non tratterrò i lettori della *Rivista* che per una brevissima visita, considerandola soltanto come luogo già ben noto a chiunque percorra la Firenze-Roma. Come, del resto, non soffermarsi un poco in un centro così simpatico?

Arezzo è disposta come un ventaglio intorno ad un pernio costituito dal Passeggio del Prato, dal Duomo e dalla Fortezza del Sangallo che il conte Fossombroni donò al comune nel 1893.

Nel contorno del ventaglio, verso la stazione, sta la parte più nuova della città. Questi quartieri formano l'orgoglio degli aretini. Nè si può disconoscere che il corso Guido Monaco e le sue appendici testimoniano molta vita moderna e un notevole spirito di iniziativa. Ma il viaggiatore non cerca ad Arezzo nè le vie coi doppi filari di alberi un po' grami a fianco di « palazzi » di architettura dubbia, magari con evidenti tributi alle linee del cemento armato, nè gli stabilimenti a *sheds*. Esso sale subito nell'Arezzo vecchia, dove può trovare impronte deliziose di medioevo e pascere il suo desiderio di rievocazioni.

Nè certo stenterà a rinvenire grandi bellezze, religiosamente conservate dentro un contorno il quale dimostra quanto senso d'arte guidi i cittadini odierni al rispetto degli avanzi dei secoli d'oro.

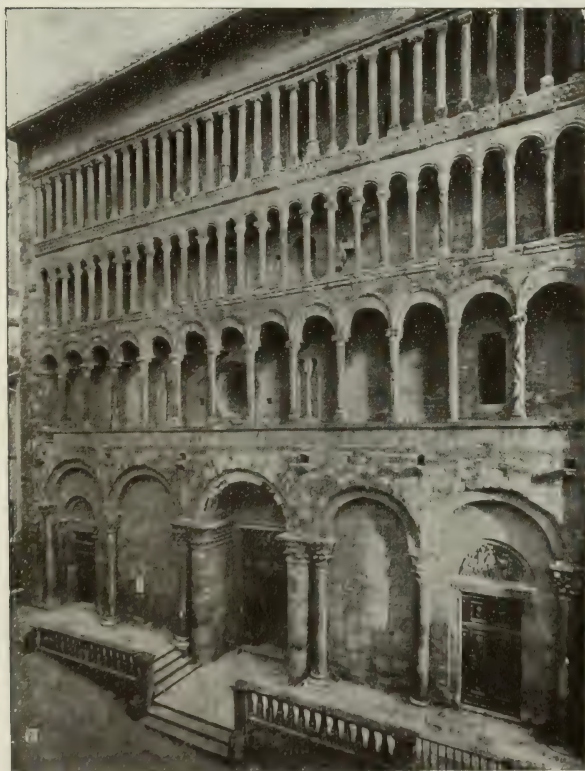
Arezzo ha ben sentito, come del resto tante altre cittadine toscane, che la gloria moderna non può per essa consistere in antipatici sventramenti per far luogo a rettilinei fiancheggiati da case-alveare.

L'industrialismo ed il commercio colle loro esigenze prepotenti e la loro noncuranza di ciò che non rende un lauto guadagno non hanno quì soverchiato la coltura e il buon gusto. Molta parte dell'amor proprio cittadino consiste per fortuna nel riconsacrare un passato glorioso, dandogli cornice modernamente aggraziata. Molte case modeste, molti palazzi, furono restaurati conservandone il puro stile o almeno la linea caratteristica. I dettagli architettonici sfuggiti ai danni del tempo o al vandalismo degli uomini, sono sapientemente ricercati e difesi. In genere la decorazione esterna delle case private subisce l'influenza benefica degli splendidi modelli sparsi un po' dappertutto in Toscana.

MONUMENTO AL VESCOVO GUIDO TARLATI DI AGOSTINO DI GIOVANNI E AGNOLO DI VENTURA, NELLA CATTEDRALE DI AREZZO.

Un segno di questa tendenza lo si ha anche nell'eclettica ricchezza del Museo Civico il quale è certo un fulcro di coltura invidiabile. Esso sembra riflettere nelle sue collezioni molteplici il genio aretino, che raggiunse in tante maniere altezze grandissime.

« Aretini, cervelli fini » dice un proverbio che la storia non smentì mai. Mecenate che morì nell'anno nono dell'êra fu aretino e aretini fu-

Scanni del coro di Maestro Romano da San Sepolcro nella Badia di Arezzo.

Santa Maria della Pieve in Arezzo.

rono Guido Monaco (nato verso il 992) inventore della notazione musicale e del contrappunto, Francesco Petrarca (1304-1374), Pietro Aretino (1492-1557), Andrea Cesalpino fisiologo che precedette Harvey nella scoperta della circolazione del sangue, Francesco Redi medico e poeta (1698). E in arte Arezzo ebbe il Margaritone, lo Spinello scolaro di Giotto, il Vasari e una legione di altri più modesti ma pure ottimi.

Il Museo Civico si trova nel Palazzo Montauti, in cui in nove sale del primo piano vi è una collezione preistorica dall'età della pietra; una collezione etrusca di vasi, armi, amuleti, bronzi, idoli, monete e medaglie; una collezione medioevale di medaglie, di vasi delle famose fabbriche aretine dei primi tempi dell'impero romano, di maioliche eugubine, urbinati, pesaresi, faentine, di armi e sculture; una collezione di storia naturale, fra cui quella locale di Valdichiana e del Valdarno Superiore con avanzi di cervi giganteschi, di rinoceronti e di mastodonti.

Nel piano superiore dello stesso palazzo, in nove altre sale, risiede la Pinacoteca. Come tutte le raccolte di quadri delle piccole città toscane in cui si sono concentrate le proprietà del Comune raccoglitore, le donazioni munifiche delle famiglie locali e le opere pervenute dalle chiese comunali o rese di dominio pubblico per la soppressione delle corporazioni religiose, ha gioielli di grande valore, i quali appaiono più fulgidi e come in maggior luce perchè non soffocati dalla quantità di tele che nelle grandi gallerie finiscono a stancare l'attenzione.

In queste pinacoteche minori si respira un' aria più intima e gli autori, quasi tutti del luogo o dei paesi circonvicini, hanno un legame di famiglia, un accordo di metodi, una fisionomia per così dire topografica comune che il visitatore si abitua a penetrare, come le virtù domestiche meno appariscenti ma talora più solide delle pubbliche. In questi piccoli ambienti l'occhio si fa alle scuole, ai gruppi artistici ispirati da qualche grande maestro, senza distrarsi e smarrirsi come altrove accade. Un conoscitore può spesso farvi delle vere scoperte che lo riempiono di entusiasmo e soddisfano il suo amor proprio, e il profano vi afferra più facilmente le parentele e le affinità artistiche e ne ritrae un grande piacere intellettuale.

***

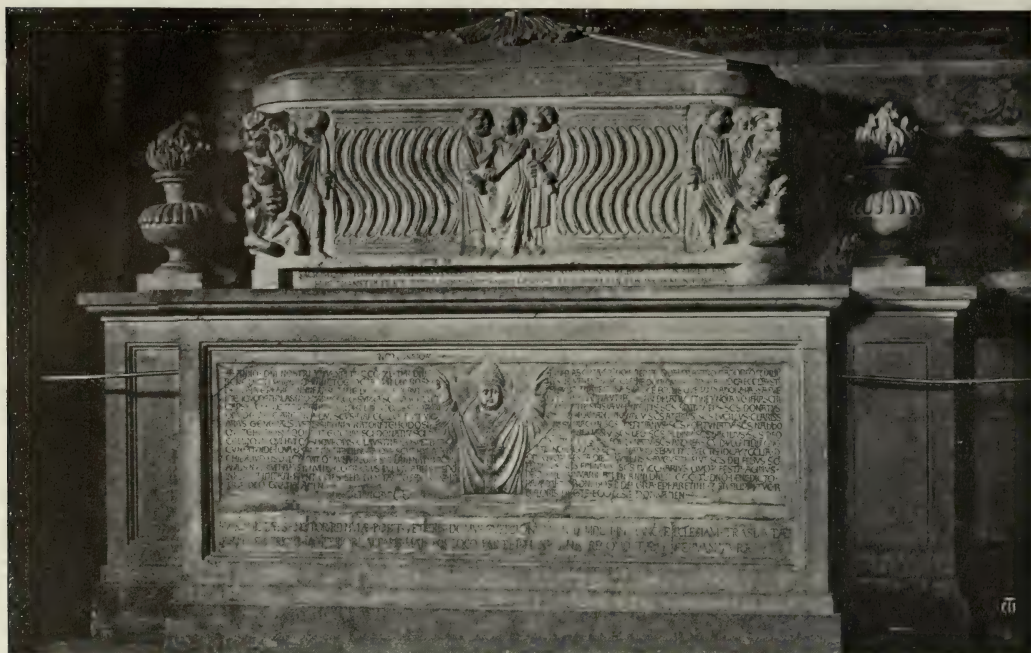
Il più grande monumento di Arezzo è senza dubbio la Cattedrale. Posta presso il punto più alto della città sorge in una caratteristica piazza, su di un'ampia gradinata che si appoggia da un lato ad uno sfondo verde del Passeggio del Prato e risponde nelle altre parti verso vecchi e severi palazzi. Adesso la sua facciata è coperta da impalcature: la si sta ricostruendo in pietra per completare in stile l'opera magnifica di Lapo Tedesco e del Margaritone, che nel XIII secolo furono gli architetti del Duomo. Il restauro si fa per concordi

oblazioni del Governo, della Provincia, del Comune, degli istituti cittadini e di privati, i cui nomi sono ricordati in un lungo elenco lapideo nel fianco esterno del Duomo stesso. La vanità ha il suo solletico anche quì: tanto per avere il nome scritto fuori del tempio, tanto per averlo scritto dentro il tempio, tant'altro per aggiungervi l'impresa o lo stemma nobiliare. Ma così l'opera si fa ed è opera degna, che completa l'ambiente, il quale pare fatto apposta per essa.

Bisogna nel tramonto del sole mettersi a guardare l'abside antica, fiancheggiata da una torre campanaria moderna in stile, dall'attiguo giardino pubblico e dalla Fortezza. Tutta Arezzo coi suoi monumenti e coi mirabili suoi dintorni si può abbracciare in un giro d'occhio. Il Casentino, che si apre fra il Pratomagno e l'Alpe di Catenaia, smaltato di ville e casolari, la bianca riga diritta fiancheggiata d'alberi della strada per Val di Chiassa che si perde nelle colline, l'immensa pianura del Valdarno tutta seminata di ciuffi innumerevoli degli oppi che reggono le vigne, le linee di funebri cipressi lungo il cimitero, la veduta sulla cerchia interminabile di colli e di monti lontani, tutto ciò predispone l'animo ad una quieta ammirazione, allorchè dalla gradinata, che lo alza come su di un piedestallo, si entra nel Duomo.

A certe ore del giorno si hanno, dal limitare degli effetti di luce scenici. La mattina tutta la navata di destra è immersa in una penombra fitta e misteriosa. In quella di sinistra, proprio di fronte all'entrata, si apre la Cappella della Madonna, vasta, quasi una chiesa laterale indipendente, luminosissima, in cui il sole, quando non è ancora alto sull'orizzonte, fa risplendere l'argento e l'oro accumulativi da un gusto dubbio, ma che giova a dar risalto alla severità originale della gran navata e alla delicata finezza delle sue sculture. Il Mausoleo di Gregorio X attribuito al Margaritone, semplice ed elegante, la Cappella del Tarlati cogli ornati del secolo XIV e i dipinti del Berna da Siena del 1380, il sarcofago contenente le spoglie del guerriero Ciuccio Vanni da Pietramala, lo stupendo tabernacolo dell'olio santo del XV secolo e una quantità di altre opere che si passano man mano in rivista fanno corteo, come una ghirlanda splendente di bellezze, al massimo gioiello qui contenuto: l'altare di Giovanni Pisano o dei suoi scolari, che il Vasari ha descritto colla sua abituale diligenza. Girando attorno a questo altare che contiene le arche di S. Donato e d'altri santi non si finirebbe dallo studiarne i pannelli scolpiti con l'inesauribile immaginazione dei maestri primitivi, le colonnine parcamente smaltate coi loro capitelli immaginosi, gli archetti a pieno sesto e quelli gotici con pinnacoli reggenti statuette, i simulacri sotto i baldacchini, sulle ricche basi finamente intagliate... La forza della fede e la tranquillità dell'animo degli artisti del rinascimento sono qui tradotti ancora una volta in un'opera immortale che traversò tempi fortunosi, sfuggendo quasi integra ai tentativi di spogliazione cui fu fatta segno.

Porta laterale del Duomo di Arezzo, del XIV secolo.

Monumento a Papa Gregorio X attribuito al Margaritone, nel Duomo di Arezzo.

SARCOFAGO DEL V SECOLO IN CUI ERANO RINCHIUSE LE RELIQUIE DEI SANTI MARTIRI ARETINI NEL DUOMO DI AREZZO. IL MONUMENTO È DEL 1340.

***

Quando quest'altro museo che è il Duomo è stato abbastanza studiato, e vi ha penetrati del suo fascino, si prova il bisogno del riposo e allora si esce, si scende giù, e un diversivo dove non manca una punta di umorismo lo si trova a pochi passi.

Una lapide ricorda Guido Monaco con un'epigrafe che sarà piaciuta certo a chi l'ha composta, ma a me pare un po' buffa, tanto che nella divergenza ne faccio giudici gli 80 000 soci del Touring. La lapide dice testualmente: « Qui nacque ed abitò Guido Monaco: ut-re-mi-fa-sol-la; la-sol-fa-mi-re-ut ». Nè più nè meno. Ed a pochi passi di lì, in Borgo degli Orti, c'è un'altra lapide che mi sembrò un pochino buffa anch'essa, non per quanto dice, chè non mi arrischiai a leggerla, ma per le sue dimensioni. Essa conta 63 righe di scritto (non una di meno) lunghe ciascuna un buon metro e di carattere piuttosto minuto. E questo per ricordare che nella casa dove fa si grande mostra di sè, nacque il Petrarca.

Quì mi torna acconcio di dire che nell'Italia Centrale vi è una grande abbondanza di lapidi, forse più che in ogni altra parte d'Italia, con iscrizioni in generale letterariamente belle, ma non di rado sproporzionate all'avvenimento che ricordano. La tradizione popolare della grandezza civile dei buoni tempi sembra espandersi in magniloquenti affermazioni, la maggior parte relative ai fatti del risorgimento nazionale o alle glorie locali. Dove le glorie vere mancano, c'è sempre almeno un succedaneo, il che appare proprio soverchio.

Mi è accaduto così di vedere a Citerna, paese di cui dopo farò cenno, una lapide che « dell'avite glorie, la patria memore pose » nel 1889 a cinque brave persone « strenui connestabili della Repubblica Fiorentina del XV e XVI secolo ». Come si vede una sorta di Ognissanti. Anche l'epica fuga di Garibaldi con Anita mi sembra stata come profanata dall'averne voluto fare per dir così una specialità per quasi ciascun luogo dove l'Eroe passò. Così, ancora a Citerna, si legge su in una casa che ospitò Garibaldi: « Il Municipio di Citerna — a spese proprie e collatizie — pone questa memoria — e non aggiunge parole — per nulla togliere all'eloquenza di tanto ricordo ».

Ma un altro straordinario monumento ci chiama ed io consiglio di visitarlo quietamente quando cala il crepuscolo serale. E' S. Maria della Pieve. Per vederne dapprima la bellissima abside si passa dalla piazza Vasari ove la Loggia disegnata dal grande pittore e scrittore conserva dell'antica dignità soltanto le forme, poichè le piccole botteghe che stanno sotto di essa nulla hanno degli splendori seicenteschi. La grande piazza in pendenza (che ha anche il graziosissimo palazzo della Fraternita) conduce dopo un breve giro davanti a Santa Maria della Pieve, ove si presenta in tutta la sua magnificenza la facciata coi suoi tre ordini di colonnine. La facciata e la torre sono del 1200 e del 1300; i bassorilievi arcaici delle grandi porte, quello del Battesimo e l'Adorazione del Bambino appartengono a quell'epoca primitiva in cui la pittura stava per uscire dalle sue forme embrionali per magistero di Giotto, ma la scoltura non si era ancora sciolta dalla rozzezza, in cui tutta l'espressione stava nel simbolo.

Già la magnifica facciata nera e le pietre rose dai secoli, e l'alta torre la cui vetustà traspare in ogni punto preparano l'animo ad una severa contemplazione, ma l'interno colpisce ancor più. Occorre un po' di tempo perchè l'occhio possa discernere e disegnare a poco a poco nell'oscurità incombente le alte ogive, i fasci dei pi-

Piazza Grande di Arezzo. A destra la loggia del Vasari, poi il palazzo della Fraternità e a sinistra l'abside e la torre di Santa Maria della Pieve.

lastri multipli, e scorgere in fondo verso l'abside l'altare, levato in alto sopra un piano cui adducono due scalee laterali e vedere sotto, come gole aperte, l'entrate della grande cripta. Bisogna penetrare in questa quasi a tentoni per sentirsi come schiacciati da una forza superiore, che parla nell'architettura poderosa.

Il buio vi è rotto soltanto da tre fiammelle tremolanti davanti al povero tabernacolo del Venerabile; ma volgendosi indietro verso il portale si vedon brillare di calde trasparenze le antiche invetriate a colori della facciata della chiesa.

Dal rosone centrale un vescovo severo guarda come da un foro luminoso, sfavillante in tutta la sua persona di fede sicura e di dignità. E' un profondo contrasto di luce viva che vien da fuori e di tenebre rinserrate dentro, simbolo quasi delle aspirazioni rosee dell'anima e delle tristezze della vita.

* * *

Certamente dopo un giro in Arezzo fatto con qualcuno che ve ne mostri discretamente le bellezze artistiche o da solo con una preparazione opportuna, si sente il bisogno di togliere lo spirito a un'attenzione così penetrante. Nulla di meglio allora che partire colla F. A. C. per l'escursione dello Scopetone, di S. Sepolcro, Città di Castello, Umbertide e Gubbio, alla quale se ne possono innestare tante l'una più dell'altra interessante.

Mi basti accennare a quella alla Santa Verna, che sta alla pari colle visite di Subiaco e di Assisi, alle salite alpine in tutta la Valle Tiberina dalla Falterona e dal Fumaiolo all'Alpe della Luna, a quelle dell'Alpe di Poti e di tutta la catena che divide il Trasimeno dal Tevere e dell' altra che sta fra il Tevere e le Marche. E poi ancora al passo classico di Bocca Trabaria tra S. Giustino e l'Urbinate e al passo recente e assai meno faticoso di Apecchio tra Città di Castello e Fossombrone, al Santuario di Canoscio e a cento altri luoghi ove può chiamarci un costume, un panorama, una tela, un cimelio, un monumento.

La nostra ferrovia, qualche chilometro dopo la stazione di Arezzo, attacca subito la salita dello Scopetone, stretto culmine che congiunge l'Alpe di Poti (974 metri) col Monte Cavadenti (m. 855) abbassandosi fino a 526 metri. In pochi momenti si alza abbastanza e si interna nella valle così da mutare completamente l'aspetto del paesaggio. I vigneti si mischiano presto ai castagneti, poi le quercie predominano: il ceduo e gli alti fusti ammantano la montagna tutta verde anche dove è molto ripida. Numerose casine sparse nelle vigne e negli uliveti, sono allacciate da una rete di strade prettamente toscane con quei tratti così ripidi da sfiatare qualunque ciclista, con svolte ardite noncuranti di ogni regola di ingegneria da ribaltare un'automobile poco attenta: nastri bianchi nel paesaggio, che dai finestrini del vagone presentano scorci e svolgimenti barocchi.

Che splendore di vedute tranquille, agresti! L'egloga si sprigiona dal monte come un canto della natura così come ne zampillano le fonti. Non quì è il posto della tragedia nè del dramma, nè sembrerebbe qui possibile un convento severo come la Verna, nè un castello minaccioso come Castel di Pigna, eppure entrambi sono poco lontani di qui, e all'epoca delle lotte comunali anche queste vallate videro le fazioni appiattarsi, assalirsi e dilaniarsi.

Il bosco è di rado fitto, ma è bosco in rotazione ragionevole, tagliato sì, ma ripiantato a tempo. E fa piacere il vederlo rinascere, ricrescere rigoglioso, ingrandire, mantenere sotto la

Tabernacolo dell'Olio Santo, attribuito a Benedetto da Majano, nella Badia di Arezzo.

sua ombra protettrice, anche se rada, tutta una flora minore di ginestre, di agrifogli, di lauri, di olivastre, di ginepri. Qualche abetina non grande ma vivace mette una nota di compostezza coi suoi fusti eretti a piombo fra tanto viluppo di rami tortuosi e nocchieruti e fa vedere cosa potrebbe essere in tanti posti il nostro Appennino se l'uomo volesse, e pensare alle oasi nòn lontane dei Camaldoli e di Vallombrosa.

Intorno alle case sorgono, all'uso toscano, i coni aguzzi dei cipressi e quelle casette lontane, bianche, tutte di una forma con questo contorno scuro, hanno l'aspetto di fanciulleschi giocattoli da presepio.

E tra queste scene graziose e tranquille, tra lo stormire di foglie agitate dal vento e il gorgheggiare degli uccelli indisturbati che non si dànno pensiero delle locomotive sbuffanti, il treno sale il fianco della valle, giunge in fondo, si rivolta indietro sull'altro fianco, torna a rivoltarsi sullo sprone sporgente di un monte e su, su attraverso una ventina di piccoli *tunnel* sufficienti per caratterizzare una ferrovia di montagna e nòn lunghi abbastanza da infastidire col frastuono e il fumo, raggiunge l'ultima imboccatura su cui è segnata la quota più alta (497 metri).

Ma prima di giungervi Arezzo, distesa nel piano, si è vista e rinascosta le dieci volte. Si sono visti e rivisti di fronte, di scorcio e da dietro ora sopra e ora sotto gli svelti viadotti cui si corre incontro o che si lasciarono alle spalle. Dalla parte più alta di ciascuno dei *tunnel* si sperde adagio, adagio pel lento salire naturale nell'aria riscaldata, il fumo che il treno vi abbandona.

Ad un tratto il passo cambia. Il frastuono del treno in corsa raddoppia: si è incominciata la discesa. E questa si fa per una valle di orizzonti meno ampî, ma sempre pittoreschi. La prima stazione è Palazzo del Pero a 18 chilometri da Arezzo: poche case con un sommario *buffet* a un incrocio di vie dove saluto un cartello indicatore dell'amico Touring.

Una folla di ragazzi offre canestri di funghi rossi che devono essere ben abbondanti poichè con 40 o 50 centesimi si porta via il carico di ciascuno, canestro compreso. Più avanti, nella valle solitaria del Cerfone, il treno si ferma a Molin Nuovo presso immani cataste di legno di castagno spaccato in quel modo caratteristico che sembra dire: sono destinato ad una fabbrica di tannino.

Infatti, purtroppo, si è qui cominciato il diboscamento di vaste estensioni di castagneti attraverso i quali si impiantò una lunga funicolare. Si dice che il taglio durerà sette od otto

anni. Adesso, da un anno circa, si mandano via, a quanto mi assicurarono, da 50 tonnellate di legno in su al giorno e vengono inviate ad una fabbrica del lucchese, la quale già fece parlare di sè anche dei giornali inglesi per aver spogliato troppi bei luoghi dal loro manto forestale.

La ferrovia, costeggiando la strada ordinaria Arezzo-S. Sepolcro, abbandona la valle del Cerfone e passa a due chilometri da Monterchi, (forse *Mons Herculis*) cinto di mure bastionate con due porte ed una rocca; poi sotto Citerna, distesa in cima ad un colle alto 482 metri, degna di visita per il vastissimo panorama sulle montagne che circondano l'alta valle Tiberina e il Casentino dalla Verna a Gubbio e fino al lontano Subasio, monte che sta sopra Assisi. Il paese è circondato di belle mura, i cui fossati ora non vedono più il luccicare minaccioso degli elmetti e delle armature, ma quello più pacifico dei pampini rosseggianti nell'autunno. Ad una delle sue estremità vi è l'immancabile rocca per darle il sapore comunale e nella chiesa esistono ancora dipinti preziosi di Spinello Aretino, del Pomarancio, di altri, e terre cotte dei Della Robbia.

Il capolavoro di Piero della Francesca (la risurrezione) nella sala dei matrimoni del comune di Sansepolcro.

Al trentesimo chilometro da Arezzo, dopo lievi salite, si sbocca infine da una stretta gola nella grande pianura della Valle Tiberina alla stazione di Anghiari, proprio sotto il paese il quale corona in modo assai pittoresco un colle aguzzo. I tetti sono sovrapposti ai tetti e intorno, al basso, poggiano su una cintura di mura castellane come sopra un cammino di ronda sostenuto da arcate e da pilastri. Più in basso giace l'Anghiari più recente, abbastanza in largo, arioso e modernamente costruito quanto l'altro conserva l'impronta medioevale ed è serrato, sporco, con viuzze scure e tortuose fin sotto l'antico castello. Il nome di Anghiari gli viene da *Castrum angulare*. Di un *castrum* è nella posizione tipica dominatrice; l'*angulare* deriva dal trovarsi su di un poggio che è quasi l' ultimo sperone dell' Alpe Catenaia o meglio dei Monti Rognosi ed ha forma cuspidale.

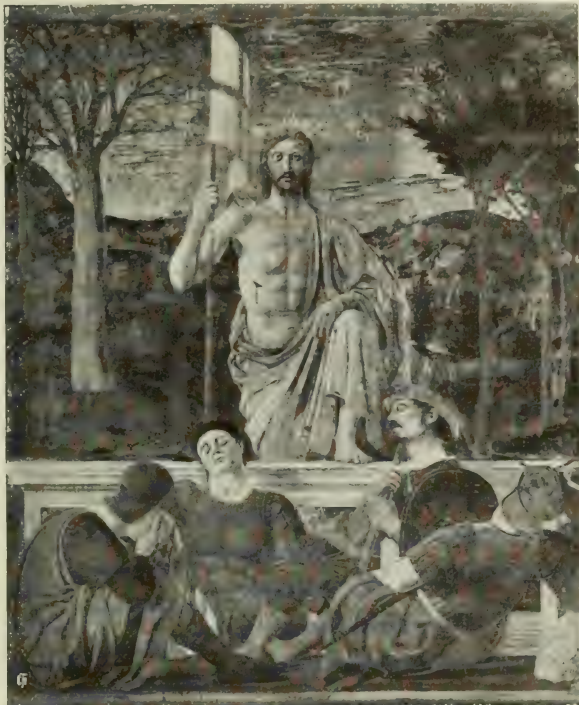
Anche qui conviene ammirare dall'alto il panorama stupendo dell'ubertosa Valle Tiberina, la quale si stende innanzi fino alla stretta di Città di Castello per una lunghezza ininterrotta di 17 chilometri e una larghezza di circa 10.

In Anghiari vi sono in varie chiese e in alcune case private sempre ospitalmente aperte a chi ne fa richiesta, buoni dipinti e qualche bellissima terracotta. Ed ora eccoci nella pianura a fianco della strada ordinaria, correndo verso S. Sepolcro in un rettilineo di 8 chilometri.

La campagna ha mutato aspetto ancora una volta. Compaiono qui le prime coltivazioni di tabacco, che incontreremo fino a Gubbio. Vastissimi campi della prelibata solanacea vengono sostituiti al granoturco.

L'agricoltura in questi campi, nell'autunno, quando incomincia il raccolto delle larghe foglie mano mano che queste maturano, sembra azzimata, come da giardino, e contrasta con quella tutta di steli a sghimbescio con foglie sporche, strappate ed irregolari del mais. Il tabacco viene seminato in campicelli ristretti in primavera, trapiantato una prima volta in piccoli vivai, e poi una seconda volta nei campi dove farà la crescita definitiva. I solchi debbono essere a distanze prestabilite e così anche le piante. Ogni campo è numerato dall' autorità di finanza e sottoposto ad un severo controllo che non lo lascia più fin dopo il raccolto. Le piante sono tutte contate (facendo delle medie) da agenti civili e poi si contano anche le foglie di ciascuna pianta quando sbocciano (facendo ancora delle medie in ciascun campo). Il coltivatore deve consegnare alla Finanza altrettante foglie quante quelle contate, sotto pena di gravi ammende pecuniarie e lasciare in posto i fusti senza strapparli perchè anch'essi, quando si è finito di staccarne le foglie mature, vengono numerati alla loro volta e poi sbarbicati sotto gli occhi degli agenti di finanza ed arsi in luogo.

Le belle piante alte 70 od 80 centimetri colle loro grandi foglie grasse e pesanti sono quindi sorvegliatissime anche dai coltivatori che temono i furti; e siccome peraltro dei furti ne accadono sempre, uno stuolo di finanzieri sparsi per la valle e nei monti circostanti sorveglia il contrabbando come se si fosse in paesi di confine. Nei cascinali, sotto i porticati o in vaste camere, si appendono le foglie a seccare prima di consegnarle ai grandi magazzini delle privative esistenti in varî paesi.

Così si compie fra le pastoie di una burocrazia inesorabile e macchinosa questa coltivazione quasi statale di un prodotto che costa certo in sorveglianza più di quello che sia il suo naturale valore. E nondimeno è da augurarsi che questa coltivazione del tabacco possa estendersi, poichè ai prezzi pagati dalla Direzione delle privative, esso è sufficiente rimunerazione pei

terreni che vi sono destinati e scaccia un prodotto basso, fomite di pellagra, quale è il mais.

Così di campo in campo giungiamo a S. Sepolcro, cittadina dove si deve far sosta.

*
* *

Certo se il Bourget avesse dedicato un volume di più alle sue affascinanti Sensazioni d'Italia, dopo la sua sosta a Pieve S. Stefano per studiarvi il Perugino, avrebbe dedicato un capitolo anche a S. Sepolcro in onore di Piero della Francesca.

Piero della Francesca è il « grande » di S. Sepolcro, che se ne vanta a ragione e gli ha innalzato un monumento nel verde di un piccolo giardino. E' inutile il dire che questa statua di bianco marmo, concepita coi criteri moderni (1892) stuona come tutti i monumenti di questo genere nelle città tosco-umbre ove essi si trovano in contrasto stridente coll' ambiente locale tutto antico. Il vero monumento che il grande artista si è elevato da sè sta nella sua opera sempre vibrante di freschezza.

La cittadina rettangolare, racchiusa tra mura ben conservate con tre cortine ed un castello agli angoli, con quattro porte (di cui due naturalmente, come in tanti altri luoghi tosco-umbri, sono una porta romana e una porta fiorentina), è fatta per le case vecchie e scure cogli angiporti misteriosi, colle finestre a pieno centro od ogivali, con pianterreni bugnati, colle aperture dalle solide inferriate nere, coi pesanti ed artistici battenti di ferro o di bronzo i portoni. Nella piazza principale una gran torre si leva severa e isolata nel mezzo, nei pressi del Vescovado e della Cattedrale del mille.

Nella Cattedrale una quantità di pitture di valore: sono dei Gerino da Pistoia, dei Raffaello del Colle, dei Cherubino, del Durante, e dei Giovanni Alberti. Poi sculture piene di poesia come il monumento all'abate Simone dormiente sul magnifico suo sarcofago di Benedetto Grati, del XV secolo.

TABERNACOLO DELL' OLIO SANTO DEI DELLA ROBBIA NELLA CATTEDRALE DI SANSEPOLCRO.

Dappertutto vi sono bei palazzi conservati o cadenti o restaurati. Ma il centro artistico di S. Sepolcro è il Palazzo del Comune, che racchiude una piccola Pinacoteca piena di suggestione, che forma l'orgoglio cittadino.

Da un' anticamera ove si sbrigano gli affari comunali, si passa nella Sala dei matrimoni i quali si celebrano davanti ad un grande affresco preziosissimo di Piero della Francesca: la Resurrezione di Cristo, che il Vasari descrive come il capolavoro del grande pittore, scoperto da sotto gli intonachi di una sala tutta imbiancata. Esso fa pensare alle grandi meraviglie che probabilmente quel palazzo doveva contenere e che ora sono tutte irremissibilmente perdute.

Dietro quella sala ve n'è un'altra molto grande, ove furono concentrate donazioni di privati e opere portate da chiese in cui non offrivano sufficiente garanzia di custodia o da vecchi conventi abbandonati. E' una raccolta non grande ma preziosissima. Basta dire i nomi di Pier della Francesca, di Luca Signorelli, di Raffaello del Colle, che vi hanno splendidi campioni.

E' in queste raccolte che s'incontrano ad ogni piè sospinto nella Toscana e nell'Umbria che meglio risalta la meravigliosa fecondità del genio italico dal tre al seicento, la quale tramutò parte della nostra Italia in un incomparabile museo di pittura, di architettura e di tutte le arti dell' addobbo e della decorazione. Il turismo odierno ha il merito di farci apprezzare questa estetica manifestazione di grandezza patria. E legando in un solo godimento fisiologicamente e intellettualmente sano e moderno il paesaggio, l'arte e la storia, cioè gli uomini, la terra e le cose è una eloquente lezione di amore al paese, uno sprone a nobili azioni...

(Continua). L. V. BERTARELLI.

(Fot. Alinari).

Ottobre, il mite ottobre ci reca, insieme agli ultimi tripudi del raccolto, i pallidi languori presaghi dell'inverno.

Chi ama la campagna, chi sopratutto vi passò i primi anni nella vita e serba della vicenda delle stagioni un senso intimo che va oltre la valutazione economica e climatologica, vi ritorna volentieri nel cuore della stagione autunnale.

Poichè è segnatamente in questo periodo che la natura si rivela in un maggior numero di cangianti aspetti ai quali l'anima umana più si conforma, quale accessorio d' un grande quadro spirituale.

Andiamo: voi siete stati l' Agosto scorso ai monti ed al mare e poco tempo ormai più vi rimane da sottrarre alle vostre cure ordinarie; ma se una domenica d'Ottobre il sole si leverà nitido nel cielo fresco a percuotere scintillando sulla eccelsa Madonnina del Duomo, infilerete la carniera del cacciatore, inforcherete la bicicletta oziosa dopo tanta inclemenza d'ardori, oppure vi caccierete nel primo treno che partirà alla volta del modesto villaggio a piè di collina che si ricorda ancora di avervi visto nascere o che accoglie i vostri parenti o gli amici vostri ospitali e vi troverete per un giorno nel mezzo di un'esistenza originaria in cui il pane viene strappato direttamente alle materne zolle, in cui l'uomo soffre e gioisce in guisa primitiva delle gioie e delle sofferenze della terra.

Vendemmia a Napoli. Una scena della pigiatura.

(*Fot. Abeniacar*)

L'uva staccata dalle viti ha uno splendore più vivo ed un più dolce sapore, le pesche, scosse dai rami che s'incurvano ad arco sotto il grave carico, hanno la morbidezza vellutata della giovine carne ed offrono ai morsi la polpa bianca, tenera e fragrante.

Quelli, quelli soltanto sono i veri frutti della terra ed il divorarne senza discrezione una volta tanto è una voluttà della gola... e dello spirito.

Ciò che s' ammonticchia in pretensiose piramidi sulla porta delle botteghe in città non ha nulla di comune con essi.

Ahimè, anche la frutta è giunta ad adulterare la forza corruttrice della città! Voi comperate infatti, a prezzi strozzini dell'uva acerba o muffita, o ridotta in condizioni miserande da cento mani per cui è passata prima di arrivare nelle vostre, dell'uva resa attaccaticcia da un processo iniziale di pigiatura, dei fichi ridotti in una massa informe e glutinosa, delle pesche e delle pere che portano i lividi pietosi di chi sa quante brutalità...

Ah, credetelo, vale la pena d'un breve viaggio a ritrovare la piccola gente rurale che vive dei frutti della terra, per tuffarci col nostro pensiero e con tutti i nostri sensi nell'onda di sincerità che avvolge e purifica la vita campagnuola.

Ed anche — perchè no? — per poter rinnovare una di quelle tali scorpacciate di cose genuine e saporose di cui non è cancellata del tutto la grata reminiscenza in un angolo sereno del cuore ed in un cantuccio della nostra ghiottoneria. E se lo stomaco, logorato dalle raffinatezze delle cucine metropolitane e dai travagli d'una esistenza troppo moderna, non reggerà all'inconsueta fatica, via, consoliamocene: sarà la prima indigestione nobilitata dai ricordi e dalla nostalgia dei tempi migliori.

E' così naturale e prepotente per quei poveri diavoli i quali godono la vendemmia... soltanto nella letteratura degli articoli di rivista, il desiderio di poter *viverla*, sia pure a titolo di remota approssimazione, che a Milano, da tempo immemorabile durava il costume fra le brigate degli operai di recarsi nelle domeniche di Otto-

bre a *vendemmiare* presso qualche osteria dei sobborghi ove un umile pergolato veniva promosso alla dignità di vigneto.

Vendemmiare, si sa, qui era un verbo di significato del tutto iperbolico: in realtà più che d'una vendemmia trattavasi d'una satolla. Dietro il pagamento d' una certa somma che era fissata dall'oste proprietario e che variava secondo la presuntiva capacità del ventricolo di ciascun cliente, i... vendemmiatori potevano staccare dai tralci e divorare quanti grappoli il loro vivo recipiente era in grado di contenere.

Ma sia che la stima riuscisse sempre inferiore al vero, in onta a tutti i principî della fisica sentenzianti essere il contenuto sempre inferiore al contenente, sia che i gitanti si lanciassero con troppa foga all'assalto e senza quella delicata perizia che si richiede in un vendemmiatore autentico, affinchè la vite non abbia a soffrirne — il fatto si è che oggidì la « vendemmia » fuori Porta è diventato un termine ancor più metaforico.

Innanzi ad un cartello affisso alle cantonate che invita « tutti a vendemmiare » nella tale trattoria di Gorla o nella tal'altra vigna di Sesto, un accademico della Crusca si lascierebbe forse abbagliare dalla lusinga delle parole: un vero milanese no.

Se uno di questi fosse chiamato a collaborare al grande vocabolario della lingua nazionale, ci scommetto che accanto alla voce *vendemmia* scriverebbe: « Pranzo campagnuolo in una trattoria di città a prezzi raddolciti... dall'uva fresca ». I grappoli non sono più staccati direttamente dalla pergola per le mani dei clienti; ma li reca in tavola la cameriera od il padrone: è più comodo, più spiccio e più economico... per l'oste il quale con questa delicata attenzione risparmia così ai dilettanti vendemmiatori la noia e la fatica... di vendemmiare.

Ma la tradizione classica della periodica scampagnata con relativa baldoria bisogna ricercarla sopratutto a Roma, la città Eterna che degli antichi riti ha serbato gelosamente quello del mangiare e del bere in forma ed in proporzioni solenni ogni qualvolta le ricorrenze e gli avvenimenti ne diano l'occasione o solamente il pretesto. E gli eventi e le ricorrenze, com'è noto sono infiniti.

Tutte le domeniche di ottobre, ad esempio, si consacrano alle ottobrate.

La parola stessa illumina la psicologia appassionatamente festaiola dei moderni quiriti. In questo mese il calendario religioso e civile non registra il nome di nessun santo di riguardo speciale da onorare, di nessuna vittoria da celebrare: ebbene, non importa, si festeggia l'Ottobre. Quando la disposizione di darsi buon tempo non manca ogni motivo è sufficiente ed ogni giornata è valida per la festa.

A Roma, più che in ogni altra plaga, l'Ottobre è dolcemente propizio con la soavità de' suoi mattini appena velati, con la placidezza chiara e dorata de' suoi meriggi, co' suoi vesperi lievemente vaporosi, alle gite fuori delle mura cariche di glorie.

I dintorni romani sono meravigliosi ed invitanti.

Oltre la cinta dell'Urbe, ai lati delle vie che serbano il nome dei Consoli e che hanno con-

« OTTOBRE » (DA UNA STAMPA ANTICA). (Collez. Dr. Achille Bertarelli)

OTTOBRATA POPOLARE. (Fot. Abeniacar)

dotte le legioni famose alla conquista del mondo, stanno, coronate delle simboliche foglie, le osterie celebri per il loro vino delli Castelli e per il loro Frascati bianco e rosso, limpido e frizzante, capace di far risuscitare i morti e di far... cantare i vivi.

Tutte queste trattorie popolari vantano la loro specialità, vuoi per la cantina, vuoi per la tavola. I buongustai hanno sulla punta delle dita la topografia gastronomica dei dintorni romani. Forse non sapranno dirvi il titolo del rudere venerando o della tomba monumentale che occupa le adiacenze delle loro mete favorite; ma non sbaglieranno esaltandovi il trattamento di *Zì Pippo*, il giuoco di boccie di *Lorenzo de le piastre ruzze*, i cocomeri e le *fojette* dell'illustre *Scarpone*.

OTTOBRATA ARISTOCRATICA — LA PARTITA A... DAMA. (Fot. Abeniacar)

Le ottobrate non costituiscono come il Ferragosto il tipo della bisboccia famigliare, ma piuttosto quello della allegra spedizione amicale.

Gli... officianti si riuniscono in comitive: per lo più le comitive sono formate in precedenza da Società regolarmente costituite con tutte le forme prescritte dalla consuetudine, con tutti i crismi della legalità e col nobile e non equivoco programma di divertirsi il più che sia possibile, in tutti i modi possibili.

I cittadini di Roma, *caput mundi*, hanno forse conservato su tutti gli altri popoli del mondo la priorità d'una spensierata letizia e vanno fieri del loro spirito burlone come e forse più della loro storia.

I *circoli*, o società di divertimento formano un lato dei più caratteristici della vita romana e sono in quantità incredibile. Ogni rione, ogni canto di strada, ogni caffè, ogni tavolo d'osteria ha il suo bravo circolo che si fregia cogli originalissimi e rivelatori titoli di: *Circolo del Ciurmone*, *Quando bulle butteli giù*, *Si nun so matti nun ce li volemo*, *Belli nasi*, *Bevemose tutto*, *Ci avemo aripensato*, *Sturba la luna*, *I Contini*, *Foja d'argento* — ed altri del genere non meno eccentrici ed interessanti.

Ogni Circolo, come tutte le Società che si rispettano, ha il suo bravo distintivo, una specie d'uniforme a scartamento ridotto, consistente in un cappello a foggia eteroclita sormontato da pennacchi bellicosi o da altri singolari ornamenti.

E' la divisa delle giornate campali. D'Ottobre queste giornate, come ho detto, ricorrono ogni domenica.

Al mattino gli allegri compari si danno ritrovo presso la sede sociale con le loro insegne di follia e coi mandolini sotto il braccio.

Il mandolino per chi non lo sa è il corollario indispensabile di ogni convegno e di ogni festa popolare a Roma.

Perchè questo banale strumento sia tanto in onore presso una gente come la romana, perchè questo liuto da parrucchiere sentimentale e da signorina Emarginati abbia conquistato i nipoti di Romolo ed i fratelli di Pasquino, non saprei veramente spiegare. Il fatto è che di mandolini la nostra Capitale è piena e che di notte al chiaro di luna quelle note esili, agre e trillanti, voi le sentite perfino (orrore!) far la serenata al Colosseo.

Comunque, il mandolino ha anch'esso la sua funzione nel gioioso rito dell'ottobrata, almeno finchè gli orecchi dei suonatori siano in grado di percepire la battuta d'un ballabile e le mani sappiano tenere la stecca.

Una, due, tre carrozze, il più delle volte tutte infiorate ed impennacchiate, sono pronte. Si monta, accatastandosi sui sedili, pigiandosi, sedendosi sui ginocchi dei compagni, in modo che la brigata o bene o male sia tutta contenuta entro i veicoli.

Uno schiocco di frusta, qualche incrocio di frizzi con gli amici venuti a salutare i partenti, qualche tentativo inane d'accordare gli strumenti, e via: le carrozze partono verso una qualunque osteria suburbana che è stata prescelta alla consumazione del banchetto ed allo svolgimento dell'elaborato programma del giorno.

Colà giunti, dopo un'abbondante mangiata inaffiata da una bevuta non meno coscienziosa, i convenuti crederanno di non aver pagato il loro tributo alla consuetudine romanesca ed alle buone norme sociali, se non si saranno abbandonati al piacere della classica partita alle boccie od alla morra. Ed intanto il vino di Frascati o delli Castelli continuerà ad inumidire le gole aride dal vociare ed a riscaldare la cordialità rumorosa dell'ambiente.

Fra un litro e l'altro, fra l'una e l'altra gara dei due nobili *sports* più praticati nella circostanza, sono corse pazze, sono spunti di romanze iniziate da qualche bella voce tenorile, stornelli epigrammatici provati sulle variazioni d' una chitarra od accompagnate dal mandolino.

Talvolta si tratta di vere e proprie improvvisazioni e di contradditori poetici, nei quali non certo il garbato spirito di Orazio si ritrova, nè le sante collere di Giovenale, ma si ammira un aspro e forte sale plebeo che par memore ancora dei fescennini.

Però le ottobrate non sono comuni solo al popolino. Anche le classi più elevate e l'aristocrazia stessa le hanno volentieri accettate fra le loro abitudini, beninteso, senza mandolini, boccie, morra e senza stornelli.

Anzi, la scampagnata d'Ottobre conferisce alle loro partite un carattere più bonario e più intimo di quel che non abbiano le solite riunioni delle persone altolocate, troppo tenere dei convenzionalismi e dell' etichetta per potersi di solito divertire come vorrebbero far credere e credere esse medesime.

OTTOBRATA A ROMA — CARROZZA INFIORATA PER UN CONVEGNO POPOLARE AL « DIVINO AMORE ». (*Fot. Abeniacar*)

***

Quali origini si debbono attribuire alle ottobrate?

C'è chi pretende derivino direttamente dagli usi della più antica latinità. Psicologicamente non si potrebbe negarlo.

Nei grandi secoli di Roma repubblicana ed imperiale l'impulso collettivo verso la grandiosa e frenetica allegrezza era un tratto saliente dell'anima popolare.

Le feste in onore di Bacco erano abbastanza frequenti e rivestivano i caratteri della più indiavolata follia e della licenza più immoderata.

Storicamente però sembra che la tradizione rimonti alle famose feste medioevali del Testaccio le quali cadevano per l'appunto nel mese d'Ottobre.

Esse erano destinate a coronare le spedizioni

non sempre pacifiche (massime nei tempi delle lotte feroci di Roma contro i Colonnesi) alle castella finitime.

A questo proposito alcuni documenti testificano che fra gli altri debiti di guerra imposti ai vinti figurava anche quello di *quattuor iocatores* — siccome esprimevasi il latino spurio d'allora — per le solennità del Testaccio.

Sullo storico Colle venivano costruiti palchi di legno ed ogni paese dei dintorni vi aveva il proprio.

Lo spettacolo si componeva per lo più di esercizi ginnici ed acrobatici. Curiosa era l'usanza di gettare al pubblico adunato a piè dell'altura un maialetto vivo che si faceva ruzzolare dalla china erta e che veniva accolto, ucciso, squartato e conteso a colpi di daga e di pugnale — colpi che sovente, per errore di destinazione, andavano a ferire qualcuno fra i pretendenti alla preda.

D'altra parte la genesi di questo gaio costume non è ciò che più importa.

Anche a Napoli l'ottobrata fa parte — e parte non indifferente — del *folclore* locale. Sarà effetto di qualche altra tradizione storica o piuttosto suggestione eterna e suadente dello spirito paganamente epicureo che si libra mai sempre nella trasparenza dell'aria imbalsamata ed incombe dal cielo di puro turchese?

Ah Italia, dolce e privilegiato paese dei fiori, dei canti e dei carnovali, a marcio dispetto della politica e del caro vivere!...

***

Eppure l'Ottobre non è soltanto un mese d'allegria. In esso esulta e trionfa qualche cosa che si compie, e sospira qualche cosa che declina e che finisce. A suo commento la letteratura par che abbia apposta creato il ditirambo accanto all'elegia.

La vendemmia è il simbolo magnifico di tutte le vittorie dell'uomo. Ma terminato il raccolto e spogliata la campagna della sua divina offerta al lavoro umano — *addio panieri!* — è una desolazione, uno stringimento profondo del cuore che si fa in noi durante quella crepuscolare pausa preludiante alla stagione rigida, più penosa dell'inverno stesso. Vengono le giornate scure e lacrimose, lo stillicidio lento ed esasperante delle piogge ci ammolla l'anima di malinconia e di tedio.

L'ovatta grigia e spessa delle brume sale a fasciare i colli già echeggianti dei cori delle vendemmiatrici.

Dagli alberi le foglie secche si staccano tristamente mulinando nella smorta atmosfera e negri stuoli d'uccelli migranti punteggiano il cielo cinereo mandando acute strida d'addio e dileguando rapidi all'orizzonte.

I pastori lasciano i dossi delle loro montagne e, cacciati dalle nevi precoci spingono avanti i greggi scendendo verso il piano in cerca di nuovi pascoli.

Nè queste, d'uomini e di cose, sono le forme di turismo più sconfortanti.

L'Ottobre è il mese dell'emigrazione.

Il contadino, il piccolo proprietario, che ha aspettato la fine della stagione nell'ansiosa speranza di poter riparare ai dissesti degli anni precedenti, di potersi liberare dalla grave mora dei debiti che la crisi viticola ed il generale marasma dell'agricoltura, accumularono su di lui — se l'annata non fu sufficientemente benigna, se la grandine, le malattie dell'uva, la concorrenza dei prezzi, gli frustrarono tanti mesi di lavoro, di cure e d'abnegazione, liquida il suo effimero patrimonio, cede il poderetto, vende le povere masserizie, fa fagotto di quel poco che è riuscito a salvare al naufragio, ed esula.

Lascia il paese nativo, salpa per l'America. L'America? Dove si trova essa? Com'è?

Egli non lo sa, od almeno ne ha un'idea molto vaga come d'una terra che serve di rifugio a tutti i vinti e dove, se la sorte decide, si può ricominciare la vita, rifarla. Durissima e sconsolante impresa.

Così, varca l'Oceano, immerso in un trasognato fatalismo, indifferente a tutte le cose nuove e straordinarie che sarà per vedere, chiuso il cuore a tutto ciò che non rappresenti per lui una probabilità di rivedere il campanile del suo villaggio e di recuperare il boccon di terra su cui ha tanto sudato.

Purtroppo l'Italia nostra è il paese tipico dell'emigrazione. Interpretate come vi pare questo fenomeno sociale: consentite con coloro i quali l'attribuiscono alla povertà economica della patria, oppure con quelli che l'ascrivono alla espansione vi-

OTTOBRATA A TIVOLI — LA SCAMPAGNATA SUGLI ASINELLI. (Fot. Abeniacar)

Roma. — Galleria d'Arte Moderna: « Scendendo al piano » Quadro di Bruzzi. (Fot. Brogi).

tale della razza. Comunque si consideri l'emigrazione, essa rappresenta sempre un esilio, un esilio d'ogni anno, quasi a scadenza fissa.

Ah, il più disperato di tutti i turismi!

Ma l'emigrante ritornerà; quasi tutti gli italiani ritornano, poichè in ognuno di essi è la fibra d'un lottatore e l'attaccamento nostalgico, invincibile al paese.

Difficilmente il nuovo popolo in mezzo a cui è giunto in cerca di fortuna potrà assorbirlo. Soldo a soldo, tenacemente privandosi del necessario, riuscirà a raggranellare il gruzzoletto delle sue modeste ambizioni.

Per poco che l'America lontana l'avrà rimpannucciato lo rivedrete in un prossimo Ottobre incidere col lucido aratro il campo riconquistato spargendo nelle ferite aperte della terra la sementa con atto augusto.

Giacchè l'Ottobre come segna una fine, così indica un principio ed una rinnovazione in obbedienza alla sacra ed ininterrotta vicenda della Natura immortale.

SILIO CARPANI.

Roma — Galleria d'Arte Moderna: « Gli Emigranti » Quadro di Angelo Tommasi. (Fot Brogi)

AL POLO ARTICO

FEDERICO ALBERTO COOK
21 Aprile 1908.

ROBERTO EDWIN PEARY
6 Aprile 1909.

Il 1° di settembre, da Lerwick nelle isole
hetland, al signor Giorgio Lecointe, direttore
ell'Osservatorio Reale di Uccle (Bruxelles),
iungeva improvvisa per telegrafo la seguente
otizia, tosto divulgata dalla stampa:

« Ho raggiunto il Polo Nord il 21 aprile 1908.
Ho scoperto le estreme terre artiche. Ritorno
a Copenaghen col piroscafo *Hans Egde*.
« Cook (1) ».

La pubblica atten-
ione — sorpresa negli
zi allegri delle vacanze
stive, — ne rimase re-
entinamente eccitata;
ıa accanto al primo
enso di stupore s'in-
inuò ben presto l'in-
redulità. La notizia
oteva essere, infatti,
iò che in gergo gior-
alistico si suol chia-
ıare *il serpente di mare:*
ssia una strabiliante
ındonia inventata per
estare le menti asso-
ite dall'ozio nella cal-
ura.

Ma la conferma non
fece attendere: Cook
legrafò particolari:
on solo era giunto al
olo, ma aveva sco-
erto una nuova terra
ıll'85° parallelo, cioè
ù settentrionale d'o-
ıi altra conosciuta, e
contrato una ricca
riserva di caccia gros-
» per gli amatori di
ıesto *sport* polare.

Tuttavia il dubbio si
a fatto strada, di
ri passo con la me-
viglia; ed una folla di
ıprovvisati sapienti,
racchiando — mi par
vederli — in larghi
adigli, le membra in-
rpidite, lanciò la gra-
e volgarissima for-
ıla: « Sarà poi vero?
me farà a provarlo? »
ı vecchia, irresistibi-
vol··tà da Don Basilio! E tanta strada fece
dubbio, proprio come Don Basilio dice della
ı sorella carnale la calunnia, che, per chia-
e le cose, un giornale d'America, il *New York
orld*, pensò bene di fare un *referendum* tele-
ıfico per chiedere l'avviso di tutte le Società
ɔgrafiche del mondo.

Inutile soggiungere che la Società Geogra-
ı Italiana rispose tosto non esservi motivo
alcuno di dubitare della parola del dott. Cook;
il quale certamente avrebbe, a suo tempo, for-
nito alla scienza la dimostrazione del suo ope-
rato.

Quand'ecco, il 6 settembre, un altro tele-
gramma dall'America annunzia che Roberto
Edwin Peary è giunto egli pure al polo artico,
un anno dopo Cook; e il dì seguente il *Peary
Arctic Club* di New York, con un telegramma
alla Società Geografica
Italiana, conferma che
Peary è giunto al polo
il 6 aprile di questo
anno.

Il Dott. Federico Alberto Cook.

(*Fot. Argus*)

Cook, al giungere del-
la inattesa notizia, quasi
non si commuove e
solo esclama: « c'è posto
per tutti ».

Peary, al contrario,
esplode e lancia per
tutto il mondo smen-
tite cocenti contro il
suo taciturno rivale.
Triste epilogo della più
grande delle lotte fra
l'uomo e la natura: la
volgarità non ha rispar-
miato nemmeno tre se-
coli di storia gloriosa.
Ma non affrettiamoci
a giudicare: il tempo
chiarirà ogni cosa, e
dirà, meglio dei due
rivali, ciò che l'uno ha
taciuto e l'altro ha con
impeto gettato in pasto
alla curiosità umana.
La scienza non ha bi-
sogno di chiasso, di
violenza, di sfarzo: essa
legge nei fatti e da
questi conchiude.

* * *

Il dottore Federico
Alberto Cook fa le sue
prime armi nelle regio-
ni polari precisamen-
te con Peary, in qualità
di medico, e s'inna-
mora del problema che
affanna da secoli tante menti: la conquista del
polo. Si accompagna poi con De Gerlache nella
spedizione antartica della *Belgica* (1898-1899);
più tardi compie un'importante ascensione alpi-
nistica nell'Alasca, e finalmente, sorretto dalla
fiducia e dalle ricchezze del suo amico Giovanni
Bradley, prepara e compie la spedizione donde
è reduce oggi.

Roberto Edwin Peary, ingegnere della Ma-
rina degli Stati Uniti, è l'uomo artico per ec-
cellenza. Diciotto anni di preparazione e di ten-
tativi; dieci spedizioni, ciascuna delle quali se-
gnò una conquista nuova o nel *record* della la-

(1) Il dott. Cook e il sig. Lecointe erano stati compagni
a spedizione antartica della *Belgica* al comando del luo-
enente Adriano de Gerlache, nel 1898-99.

titudine o con la scoperta di nuove terre; ecco lo *stato di servizio* del rivale di Cook. Una fibra d'acciaio fatta per i più duri cimenti, cui corrispondono un temperamento tutto energia e un carattere duro quanto la fibra fisica; ecco le *note caratteristiche* dell'uomo.

Questi i due uomini che il destino ha messo di fronte.

Cook, preparata nel silenzio la sua impresa, si conduce colla nave ad Anootok, stabilimento di Eschimesi sullo stretto di Smith, e di là il 19 febbraio del 1908, mentre ancora dura la notte polare, s'incammina con numerosa carovana eschimese a traverso lo stretto di Smith; passa fra la Terra di Grinnell e quella di Ellesmere; guadagna lo stretto di Nantes fra la Terra di Grant e quella di Axel Heiberg. Il 18 di marzo si slancia verso il nord; il 30 scopre l'ultima terra polare presso l'85° parallelo, e ventidue giorni più tardi giunge con due soli eschimesi al polo. Ne riparte il 23 di aprile; un mese dopo tocca l'84° parallelo, in 97 gradi di longitudine occidentale da Greenwich — dando così una media di oltre 20 chilometri al giorno, computati sul meridiano — poi, per una via che ancora è quasi ignota, forse per il mare del Principe Gustavo, la Baia di Norvegia e lo stretto di Jones, giunge in settembre al Capo Sparbo, sulla costa settentrionale del Nord Devon; ivi, sorpreso dalla notte polare, sverna, e solo il 15 aprile di quest'anno è di ritorno ad Etah.

Peary, nell'agosto del 1908, parte da Etah verso il nord a bordo del *Roosevelt*, e per la via consueta del bacino di Kane e degli stretti di Kennedy e di Robeson, si conduce con la nave a svernare presso il Capo Columbia, sulla costa settentrionale della Terra di Grant. Sulla fine di febbraio del 1909, la spedizione in islitta si avvia verso il polo, seguendo all'incirca il meridiano del punto di partenza. Bartlett, comandante del *Roosevelt*, procede in avanguardia; seguono i distaccamenti di Peary e di Marvin. Il racconto di Peary, largamente riassunto dai giornali, dice i particolari, ch'io taccio per brevità. Il 6 aprile, Peary, solo con alcuni eschimesi, tocca il polo. Come Cook, vede l'ampia distesa ghiacciata perdersi nell'orizzonte senza confini: dappertutto la banchisa, monotona, compatta, forse vagante sotto l'impulso di correnti ignote. Lascia, come lui, infitta nel ghiaccio la bandiera della grande Unione, e dopo 30 ore, prende la via del ritorno. Il 23 aprile la spedizione vittoriosa tocca nuovamente la terra presso il Capo Columbia. Se questa data è esatta, il ritorno sarebbe stato meravigliosamente rapido, perchè si avrebbe una media giornaliera di circa 45 chilometri, più che doppia di quella fornita da Cook tra il polo e l'84° parallelo, già essa stessa notevolmente elevata.

Il Capitano Roberto Edwin Peary.
(*Fot. Argus*)

Dunque, dopo tre secoli di tentativi, due audacissimi e fortunati uomini hanno compiuto la grande conquista. Nessuno ha il diritto di dubitare della parola loro. Così come nessuno negò fede ai tanti loro precursori illustri, quando, ir tempi ormai lontani e con mezzi infinitament meno adatti, poterono compiere eroismi nor minori, e soltanto meno fortunati, tutti abbiam oggi il dovere di prestar fede ad entrambi. L contesa tra i due — bisogna riconoscerlo — cosa più che umana; le proporzioni ch'essa h assunto, l'asprezza che le imprime il carattere d'uno di essi, altro non sono se non conseguenz naturalissima della grandezza medesima dell'att compiuto. Soltanto la scienza può essere giudic tra di loro, e tosto o tardi lo sarà: essa sola dir se vi furono errori e quali; perchè ad essa affi deranno Cook e Peary gli elementi di giudizi che, senza dubbio, portano seco.

Ma, prima di tutto, come si fa ad accorgers di essere arrivati al polo? Ecco la domanda ch viene spontanea sulle labbra dei più: perchè es sere astronomo, od anche solo saper d'astro nomia, non è obbligo di alcuno.

Bisogna bene intendersi. Tutti hanno impa rato a scuola che i poli geografici sono le estre mità dell'asse del mondo, ossia di quella line immaginaria intorno alla qual il nostro pianeta gira costan temente, come ruota su pernc compiendo un giro intero i 24 ore: si tratta dunque d punti matematici, ossia ch sfuggono ai nostri sensi. Per pochi forse sanno che quest punti non sono nemmeno es dei punti fissi — di fisso, c veramente fermo in modo asso luto non c'è nulla nell'un verso. Pochi forse sanno ch l'asse del mondo si muove en tro la massa medesima d globo: si muove lentissim però non così lento che l scienza non se ne sia accorta gli scienziati non sieno riesci a scoprire la legge del mot Il quale moto dà luogo ad u fenomeno che si chiama l *variazione della latitudine* che si apprezza e si valut esattamente.

Dunque oggi, quando si dic polo, si dice la posizione d punto matematico nell'istant in cui si parla; per questo g astronomi e i geodeti, parland di polo, per essere precisi fin allo scrupolo, come è loro costu me, dicono sempre *polo istantaneo:* e sarà ben che anche i nostri lettori si abituino a dir così.

* * *

Saputo che cosa è il polo, prima di esser bisogna arrivarci, ossia fare la strada che men sino lassù.

Questa strada ben si potrebbe chiamare *vi dolorosa*, se non fosse più bello chiamarla *vi gloriosa*, oggi quando sappiamo che è stata f nalmente percorsa tutta intera. Tre secoli tentativi, migliaia di martiri, tesori d'ingegn di sapere, di danaro, eroismi senza pari: ecc la preistoria del grande avvenimento che og commuove il mondo. Come riassumere in qu ste brevi colonne una così illustre storia di s coli? Questa si connette all'altra della ricer dei passaggi di N O e di N E, che anzi è dell prima più antica; onde, per istabilire le prim origini di quella grande gara di popoli che sol oggi si è chiusa, conviene risalire ben oltre

tre secoli di veri *assalti al polo:* e vedremo apparire primissimi Giovanni e Sebastiano Caboto (1497-1498), che si spinsero sino al circolo polare, precorrendo John Davis (1585-1587),

—·—·—·—·— Itinerario presuntivo di Cook.
- - - - - - - » » » Peary.

giunto sino in 72° 12' nello stretto ch'ebbe poi il suo nome. Seguono Hudson (1607) che nel mare delle Spitzberghe giunse ad 80° 23'; Baffin (1616), giunto in 77° 30' nella baia che da lui s' intitola. Verso il nord-est da Willoughby (1553) incominciano i tentativi per quel passaggio. La lista che segue dice, in brevissime note, la storia dei *records* per la conquista del polo artico, a cominciare dal principio del secolo XIX.

			latitudine
1806	*Scoresby,*	inglese	81° 30
1827	*Parry,*	inglese	82 45
1875	*Aldrich,*	inglese	82 48
1876	*Markham,*	inglese	83 20½
1882	*Lockwood,*	Stati Uniti	83 24
1895	*Nansen,*	norvegese	86 14
1900	*Cagni,*	italiano	86 33
1902	*Peary,*	Stati Uniti	84 17
1906	*Peary,*	Stati Uniti	87 06
1908	*Cook,*	Stati Uniti	90 00
1909	*Peary,*	Stati Uniti	90 00

Questo quadro non registra che i successivi progressi, e mostra che occorsero ben 102 anni per superare le 510 miglia (contate sul meridiano), la distanza alla quale si fermò il primo navigatore che nel secolo XIX tentò l'assalto; mentre ne sono occorsi ben 410 da quando i Caboto toccarono il circolo polare presso le coste d'America.

* * *

In questi giorni si è parlato molto di « via d'America » e di « via d' Europa ». Queste formulette brevi sono ciascuna quasi l'esponente d'un metodo; e i due metodi sono diversi in quanto è diversa quella che si potrebbe chiamare la *base d' operazione*, cioè la terra dalla quale si prende — diremo così — lo slancio per andare in cerca del polo.

Dalla parte dell'America, infatti, essa è più avanzata verso il polo; è abitata, e i suoi abitanti, sebbene scarsi di numero, possono essere, e sono di fatto, dei potentissimi ausiliari per gli esploratori; ed è anche relativamente ricca di selvaggina utile all'uomo, nel caso che, dovendo soggiornarvi a lungo, gli facciano difetto le provviste condotte seco.

Di tutto questo non si trova niente o quasi niente — abitanti nessuno — nelle terre più avanzate verso il polo dal lato dell' Europa e dell' Asia, come le Isole Spitzberghe e la Terra di Francesco Giuseppe — la più settentrionale; onde i viaggiatori che scelgono la via d'Europa non possono far assegnamento che su se stessi.

Ma allora perchè non preferire subito la via d'America? domanderà naturalmente il lettore.

Pattini da slitta per spedizione polare, adottati dal Duca degli Abruzzi.

Ecco: anche in materia di viaggi al polo, le cose si fanno per gradi. — Tutte queste

UN ORSO BIANCO ISSATO A BORDO, DOPO LA CACCIA.
(*Fot. Argus*)

cose ch'io qui espongo, e sembrano tanto naturali, si sono sapute bene un po' per volta.

Per esempio: il valore degli eschimesi come ausiliari si può dire che sia stato proprio ben conosciuto soltanto in grazia di Peary, che da quasi 20 anni è vissuto in lunghi e frequenti contatti con loro e li ha lungamente sperimentati precisamente come tali.

Del resto, a conti fatti, la via d'America appare indubbiamente la più frequentata, senza, bene inteso, tener conto di quelle spedizioni che, come quelle di Franklin e di Amundsen, non ebbero per meta il polo, ma il passaggio dall'Atlantico al Pacifico per la via del Mar polare americano. E se il Duca degli Abruzzi preferì la via d'Europa, e prese come base d'operazione la baia di Teplitz nella Terra di Francesco Giuseppe, ciò si spiega perchè allora quella era la più vicina al polo: ancora Peary non aveva dato notizia della Terra da lui scoperta al nord della Groenlandia, la quale si spinge sino quasi in 84° di latitudine, mentre la Baia di Teplitz è in circa 82°, cioè oltre 200 chilometri più verso il sud.

Il Duca degli Abruzzi dovette infatti portare tutto con sè, a cominciare dai cani per il traino delle slitte. Ma il suo grande merito fu quello di stabilire, sperimentandolo, un vero metodo razionale di viaggio con le slitte. Se Cagni potè giungere sino ad 86° 33', cioè a circa 380 chilometri dal polo, ciò si deve in buona parte al metodo di viaggio, che consiste nel partire in molti per arrivare in pochi, anzi pochissimi: spedizione a scaglioni, o a distaccamenti. E tutti ricordiamo con onore e con rimpianto Francesco Querini che, comandando uno di questi distaccamenti, scomparve per sempre sulla via del ritorno.

Questo metodo, applicato alla via d'America, doveva condurre al trionfo: proprio come aveva predetto il Duca degli Abruzzi nel suo libro. Cook e Peary, per quanto poco si sappia ancora dei particolari delle loro imprese, hanno fatto quest'applicazione.

Le slitte trainate da cani, i caiacchi o battelli di tela per guadare i canali d'acqua libera fra i ghiacci, gli eschimesi come ausiliari, quasi piloti, pratici dei ghiacci: ecco i mezzi.

E in quanto a strumenti scientifici, oltre quelli meteorologici, speciali per quelle temperature estremamente basse e per reggere ai disagi specialissimi di quel genere di viaggi, non c'è che il sestante.

Il quale — diciamolo subito per chi non lo sapesse — è in sostanza un congegno semplicissimo di due specchi, mediante il quale è possibile vedere simultaneamente, ad occhio nudo o mediante un cannocchiale che si adatta allo strumento, due oggetti distanti fra loro: l'uno per visione diretta, l'altro per riflessione da uno degli specchi sull'altro. Facendo coincidere le due immagini (al quale scopo serve un giuoco di piccoli pezzi meccanici e di viti che sarebbe lungo, difficile e sopratutto inutile descrivere), si leggerà sul lembo graduato del settore circolare metallico — che è base dello strumento e sul centro del quale si eleva a perpendicolo e può muoversi uno degli specchi, mentre l'altro è fisso ad uno dei raggi estremi — l'angolo che, con vertice all'occhio dell'osservatore, formerebbero due visuali se questo potesse dirigersi nel medesimo istante ai due oggetti. Quest'angolo si chiama, in geometria applicata, la *distanza angolare*. Quando uno dei due oggetti è un astro e l'altro è l'orizzonte libero del mare, la distanza angolare fra i due (misurata sulla verticale apparente che dall'astro cade sull'orizzonte) è quello che in astronomia si chiama l'*altezza* dell'astro. Quest'altezza va poi corretta di alcuni errori, tutti valutabili, che dipendono da imperfezione dello strumento, dall'altezza del-

IL CAPITANO PEARY IN MEZZO A' SUOI CANI ESCHIMESI.
(*Fot. Fiorilli*)

l'occhio sul mare e dalla refrazione (che fa vedere gli oggetti in cielo più alti ch'essi in verità non sieno) e poscia riferita, da una parte, al centro della terra ossia all'orizzonte razionale, che passa per quel centro e che è parallelo all'orizzonte che si vede e dall'altra, se l'astro ci appare molto grande, come è il caso del sole, anche al centro dell'astro.

Nel sapere e poter misurare bene l'altezza d'un astro sta tutto il segreto per determinare la latitudine di un luogo. Quando questo luogo è prossimo ad uno dei poli, non c'è che il sole che si presti; perchè in quelle regioni non si penetra di notte, e colà tra il 21 marzo e il 21 settembre, al nord e viceversa al sud, è giorno continuo. La qual cosa vuol dire che il sole non tramonta mai; ma gira tutto intorno all'orizzonte, elevandosi però ad un'altezza che giunge ad un massimo di 23 gradi e mezzo circa al solstizio, ossia al 21 giugno al polo boreale e al 21 dicembre al polo australe.

Questa misurazione, per chi abbia un po' di pratica, s'intende, è facilissima, pur di vedere bene l'orizzonte. Ma quando questo non si vede o si vede male, oppure quando non si conosca bene l'altezza dell'occhio sul mare, si supplisce con un apparecchio che si chiama l'*orizzonte artificiale*. Immaginate di versare del mercurio in un piatto: collocandovi in posizione conveniente, nella superficie lucida del mercurio vi apparirà l'immagine dell'astro che volete osservare. Or bene: se col sestante farete coincidere con questa immagine l'altra che viene dallo specchio dello strumento, sul lembo graduato del medesimo leggerete la doppia altezza dell'astro; fatto poi le debite correzioni, ne dedurrete quella semplice che vi serve per il calcolo della latitudine. Siccome non sarebbe pratico il piatto col mercurio allo scoperto, si sono immaginati congegni diversi, tutti però fatti in modo da offrire a chi osserva una superficie perfettamente riflettente, piana ed orizzontale, in grazia della quale si può fare a meno dell'orizzonte naturale. Diciamo subito però che al polo, assai probabilmente l'orizzonte artificiale diventa, per molte ragioni, inservibile; sarà quindi giuocoforza contentarsi il più delle volte dell'orizzonte del ghiaccio, se lo si vede.

UNA STAZIONE TELEGRAFICA NELLE TERRE POLARI.

(Fot. Argus)

Quando si possegga l'altezza vera (cioè corretta come fu detto) dell'astro all'istante del suo passaggio al meridiano: altezza che si dice *meridiana* e che è la massima diurna; combinando opportunamente questa con la sua declinazione, che, per intenderci, sarebbe l'altezza dell'astro sull'equatore celeste, si ottiene la latitudine.

Se non che nelle vicinanze del polo non è più così facile, come da noi, misurare l'altezza meridiana del sole. A parte ogni incertezza dell'orizzonte, a parte le brume e le nebbie che possono nasconder l'astro, bisogna bene riflettere a quel che accade lassù riguardo al moto apparente del sole nel cielo. Nei nostri paesi lo vediamo descrivere una specie di parabola, il culmine della quale è rivolto a mezzodì. Chi seguisse col sestante il moto apparente del sole dall'istante del sorgere, vedrebbe che ad intervalli di tempo uguali corrispondono accrescimenti d'altezza sempre più piccoli, a misura che s'avvicina il mezzodì; e che, dal mezzodì in avanti, l'altezza diminuisce con inversa vicenda. Questo fenomeno si rende sensibile all'occhio osservando nel sestante il disco del sole portato, nel modo che fu detto, tangente alla linea dell'orizzonte: nelle ore antimeridiane si vede il disco che si distacca da quella linea, inalzandosi nel cielo, nelle po-

IL «ROOSEVELT» IMPRIGIONATO FRA I GHIACCI.

(Fot. Argus)

meridiane lo si vede invece immergersi nel mare. Questo movimento di ascesa o discesa è tanto più lento quanto più si è vicini al mezzodì, e nel preciso istante di questo, cioè nel momento in cui il centro del sole passa sul meridiano del luogo, è nullo: il sole per un istante appare sensibilmente fermo; onde si può dire che, nei nostri paesi, si *vede* il mezzodì.

Il sestante.
N N: Cannocchiale. — K e G: Specchi di riflessione.
E E: Alidada o braccia mobile. — A e B: Arco graduato.

Nelle regioni polari, le cose non procedono più così; il sole, come già fu detto, fra un equinozio e l'altro; gira tutto intorno all'orizzonte, percorrendo in apparenza un circolo. Sul polo stesso, se la declinazione non variasse nelle 24 ore, questo circolo sarebbe sensibilmente parallelo all'orizzonte; in qualunque altro luogo, invece, esso è tanto più inclinato verso il polo quanto più il luogo dista dal medesimo, ossia quanto minore è la latitudine.

Eccoci dunque prossimi a conchiudere.

Per questo che è stato detto or ora, nelle più alte regioni polari *non si vede più nel sestante il mezzogiorno;* il sole passa bensì due volte al meridiano sull'orizzonte, cioè a mezzodì e a mezzanotte; ma non potendosi colpire l'istante preciso del passaggio, non si può più, come da noi, ottenere direttamente, con lo strumento, l'altezza nel meridiano: bisogna dedurla da delle serie di osservazioni d'altezza, abbastanza ricche per rivelarci la legge di variazione della medesima, intorno al mezzodì e alla mezzanotte. A questo modo soltanto è possibile procurarsi le altezze massima e minima; le quali, sul polo matematico non sono nemmeno *meridiane*, perchè ivi la convenzione dei punti cardinali non è applicabile. In questo punto, l'altezza del sole (come di qualunque astro) è uguale alla sua declinazione; onde la differenza fra le altezze massima e minima sarà uguale (salvo piccole correzioni) al mutamento in declinazione nelle 24 ore. Il quale sarà in più o in meno secondo che la data sia prima o dopo del solstizio d'estate.

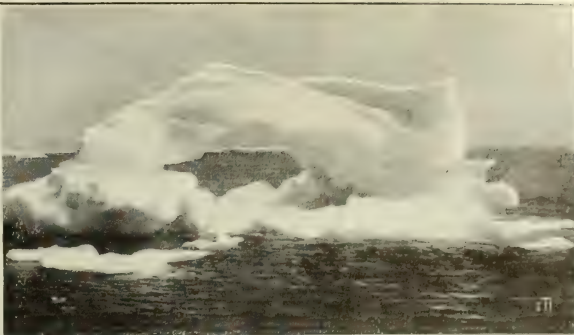
Con questo è detto quanto occorre per intendere in qual modo si possa « accorgersi d'essere al polo ».

Non bisogna però credere che sia mai possibile ad alcuno garantire d'essere stato proprio sul polo matematico, istantaneo s'intende. — Per quanta cura si metta nell'osservare, per quanto favorevoli possano essere le circostanze tutte, l'imperfezione degli strumenti anche i più precisi, quella della nostra acuità visiva, quella della linea dell'orizzonte, ecc., ecc., sono altrettanto cause d'errore, che il progresso, lo studio e la diligenza possono attenuare, ma mai sopprimere.

Quando si pensi che un secondo d'arco sulla superficie della terra equivale all'incirca a 31 metri, e che una misurazione d'altezza fatta col sestante darà sempre una incertezza residuale di *più* o *meno* alcuni secondi, si può conchiudere che nè Cook nè Peary potranno mai dire d'essere proprio stati sul polo istantaneo; per essere esatti, dovranno dire d'essere stati nelle sue massime possibili vicinanze, forse anche sul polo, ma senza poterlo garantire.

Oltre il circolo polare artico. — Il sole a mezzanotte.
(*Fot. Argus*)

Sarebbe puerile supporre che un uomo disposto ad affrontare i rischi e i disagi d'un viaggio polare, fosse anche disposto a ritornarsene a mani vuote, cioè senza recare seco quelle serie

LITORALE DEL MARE DEL NORD, SEMINATO DI BLOCCHI DI GHIACCIO GALLEGGIANTI.

CAPRICCIOSA ARCHITETTURA D'UN «ICE-BERG». (*Fot. Argus*)

di misure che abbiamo detto, o altro di equivalente: quei *numeri* sono per lui il solo documento che gli dà diritto all'immortalità.

Attendiamo dunque pazienti la dimostrazione che Cook e Peary certamente daranno dell'opera loro; attendiamo *quei numeri*. Tocca alla scienza farne l'analisi; e questa analisi dirà in qual punto, estremamente vicino al polo istantaneo, siano giunti sì l'uno che l'altro, e quale incertezza ultima rimanga nella posizione geografica più probabile che i numeri assegnano a ciascuno.

Comandante G. RONCAGLI
Segretario Gen. della Società Geografica Italiana.

IL TURISMO NELLA LEGISLAZIONE E NELLA STATISTICA

Legge che consacra in modo definitivo le tariffe doganali vigenti in materia di velocipedi e d'automobili.

Con legge 15 luglio 1906 si applicarono in via provvisoria per tre anni le tariffe doganali vigenti per ciò che riguarda i carri automobili, i velocipedi e le motociclette. Era quindi necessario dare un assetto definitivo ad uno stato di fatto già in vigore, ma che, per essere stato finora applicato in via provvisoria, generava incertezza e preoccupazioni per il timore che l'attuale stato delle cose potesse essere mutato da un momento all'altro. Con legge quindi dell'agosto 1909 si sono rese definitive le tariffe esistenti quali sono riportate nel nostro ultimo *Annuario dell'Automobilismo, ciclismo e trasporti moderni.*

Le automobili alle manovre e in guerra. — La legge francese.

E' fuor di dubbio che l'utilizzazione della trazione automobile trasformerà le condizioni nelle quali gli eserciti moderni faranno la guerra, perchè la trazione meccanica diminuirà l'ingombro eccessivo delle strade vicine ai combattenti, faciliterà il vettovagliamento giornaliero delle truppe e seguirà più facilmente la manovra. Le recenti nostre manovre posero già in rilievo queste utilità, specie per il vettovagliamento, sebbene tra vetture e carri automobili l'esercito non disponesse che di circa un centinaio di veicoli, mentre uno studioso della materia fa salire alla cifra complessiva di 4000 le automobili per persone e gli auto-carri necessarî in tempo di guerra, cifra davvero troppo rilevante per pretendere che lo Stato equipaggi in tempo di pace l'esercito di un materiale di questo genere che costa milioni. Ma oltre alla spesa iniziale ed al mantenimento noi non avremmo mai un parco automobilistico moderno perchè le continue invenzioni renderebbero il materiale troppo antiquato.

Posto quindi il problema, è necessario risolverlo poichè l'abbandono di un moderno arnese di guerra ci porrebbe in condizioni di grave inferiorità.

Uguale problema è stato posto in Francia dove lo Stato trovò le identiche difficoltà finanziarie, per girare le quali si pensò di far approvare la Legge 21 gennaio 1909 colla quale viene stabilita la verifica, la classifica e la requisizione delle vetture automobili in caso di guerra come si fa in Francia ed in Italia per i quadrupedi e per i veicoli in genere.

La nuova legge, che è bene conoscere, venne caldeggiata dalla Commissione parlamentare dell'esercito e ne fu relatore il deputato Gervais. Con essa si è pensato di creare uno speciale e metodico piano di requisizione in modo da avere la esatta conoscenza delle risorse del paese di anno in anno così che ad ogni istante si possa addivenire ad una pratica mobilitazione.

Si è perciò pensato di istituire delle Commissioni composte di competenti, come si fa da noi per i cavalli, le quali esaminino le vetture che verranno presentate, per classificarle o scartarle a seconda della loro utilità.

Questo censimento si farà ogni anno, in ogni comune, nella prima quindicina di gennaio ed entro l'aprile la Commissione governativa ne farà la verifica in determinati luoghi e pubblicherà il nome delle vetture requisite e la categoria, che sarà diversa a seconda dei servizi che l'automobile potrà rendere in guerra.

Il prezzo delle vetture requisite sarà fissato in proporzione alla categoria in cui sono poste e all'anzianità di fabbricazione. I proprietarî che non porteranno l'automobile alla visita, saranno deferiti ai tribunali.

E' questo uno dei modi di risolvere il problema, il più economico ma non certo il più razionale, mentre per ora da noi sarebbe preferibile dare maggiore sviluppo alle sezioni automobilistiche militari ed aiutare maggiormente quel corpo dei Volontari Ciclisti ed Automobilisti che offre già una seria base per questa organizzazione.

I. B.

Dalla Rosetta al Mulaz

Non si tratta di « audaci imprese » gloria no, adunque. Ma chi voglia fare una delle più divertenti traversate, che possano offrire le nostre Dolomiti, percorra questa via nuova nel Gruppo delle Pale, e ne trarrà la più viva e cara soddisfazione. Ben la raccomanda chi se ne intende.

E' il sentiero che dal Rifugio Rosetta, della « Società degli Alpinisti Tridentini », sopra San Martino di Castrozza, va al Rifugio del Mulaz, della Sezione di Venezia del « Club Alpino Italiano »: un Rifugio che, per essere il vallone attraversato dal confine, le Società tedesche avrebbero avuto tanta voglia di far su per conto loro e per sostegno della causa che, di siffatti mezzi, si aiuta bene; invece è bello e nostro per la solerzia della Sezione di Venezia e il generoso ardore del suo presidente, benemerito se ve n'ha altri.

Da un Rifugio all'altro è come portare un saluto da un posto ad un altro di combattimento, conforto a chi sente di dover salire anche tanto in alto per affermare il vigore della propria stirpe e, con esso, la pienezza del sacro diritto. Oh, sono maestose e belle le Dolomiti nell'audace fierezza della roccia brulla, che erge dai dossi ampî e verdi torrioni cinerei, e picchi, e denti, e creste, a tingersi di rosa nel caldo bacio del sole, su verso l'azzurro infinito! Sono maestose e belle, ma lo spettacolo magnifico, se pur solleva i cuori e incita a cose egregie e forti, per cento segni ricorda che tanta asprezza di monti non basta a serbare i giusti confini di due nazioni e così ammonisce che il baluardo vero è nella gagliardia degli animi, il segreto della vittoria nella tenacia dei propositi e nella intensità dell'azione.

La contemplazione della solenne dignità dei mal vietati termini di nostra gente, infiamma per nuovo amore e più grande; e più bello ci appare l'incanto dei luoghi, e più fieri ci sentiamo di tender l'orecchio e ascoltar l'eco della dolce favella, che ancor risuona tra le austere solitudini di quei monti, e reca il saluto di un popolo generoso, che molto più lontano si distende e sa l'ardore della battaglia giusta.

Perchè tanto pochi dei giovani nostri rispondono all'invito dei fratelli, che li chiamano sospirosi e festanti? Perchè non cercano essi di intendere il grande dovere in un'ora di commozione soave, nel muto colloquio degli affetti ingenui e della evidente verità delle cose? Perchè non sentono il bisogno di salvarsi dalla miseria della nostra codarda vita quotidiana, tornando al conspetto della semplice e rude maestà di uno spettacolo naturale, donde viene tanto pronta inspirazione di nobili pensieri?

Quante volte s'è detto! E' un avvilimento per noi italiani arrivare a un Rifugio alpino e non trovarvi che stranieri, e vedere sul registro dei passanti un nome appena dei nostri su cinquanta d'altra famiglia, sopra tutto di tedeschi. Chi li nomina di più, adunque, i nostri monti? E non vien, pur troppo, naturale che le denominazioni straniere si aggiungano intanto alle nostrali, e si preparino a vincerle; che l'uso prepotente cerchi di ricacciare nelle scialbe penombre del ricordo storico il fatto, che ha deboli difese?

« Italiani, visitate il Trentino »: è un appello che dovrebbe essere molto più ascoltato. Visitatelo, non dicono di più i fratelli nostri: sanno, essi, che visitarlo vuol dire ammirarlo, e ammirarlo, amarlo, e amarlo, intendere. Intendere la questione nazionale, che da noi troppo si confonde in una rumorosa e malaccorta questione politica. Ecco, le montagne insegnano anche questa virtù, rara tra noi: fare e star zitti. E sono tanto belle le montagne e così sanamente educatrici!

Magnifico questo gruppo delle Pale di San Martino. Il nuovo sentiero dalla Rosetta al Mulaz è per certo quello che di gran lunga meglio di ogni altro dà agio di conoscere e di ammirare quanto ha di più bello tutto il gruppo delle Pale; ed è anche un sentiero, che non può far paura a chi sia sufficientemente allenato: un po' di prudenza, ecco tutto. La preparazione si sottintende.

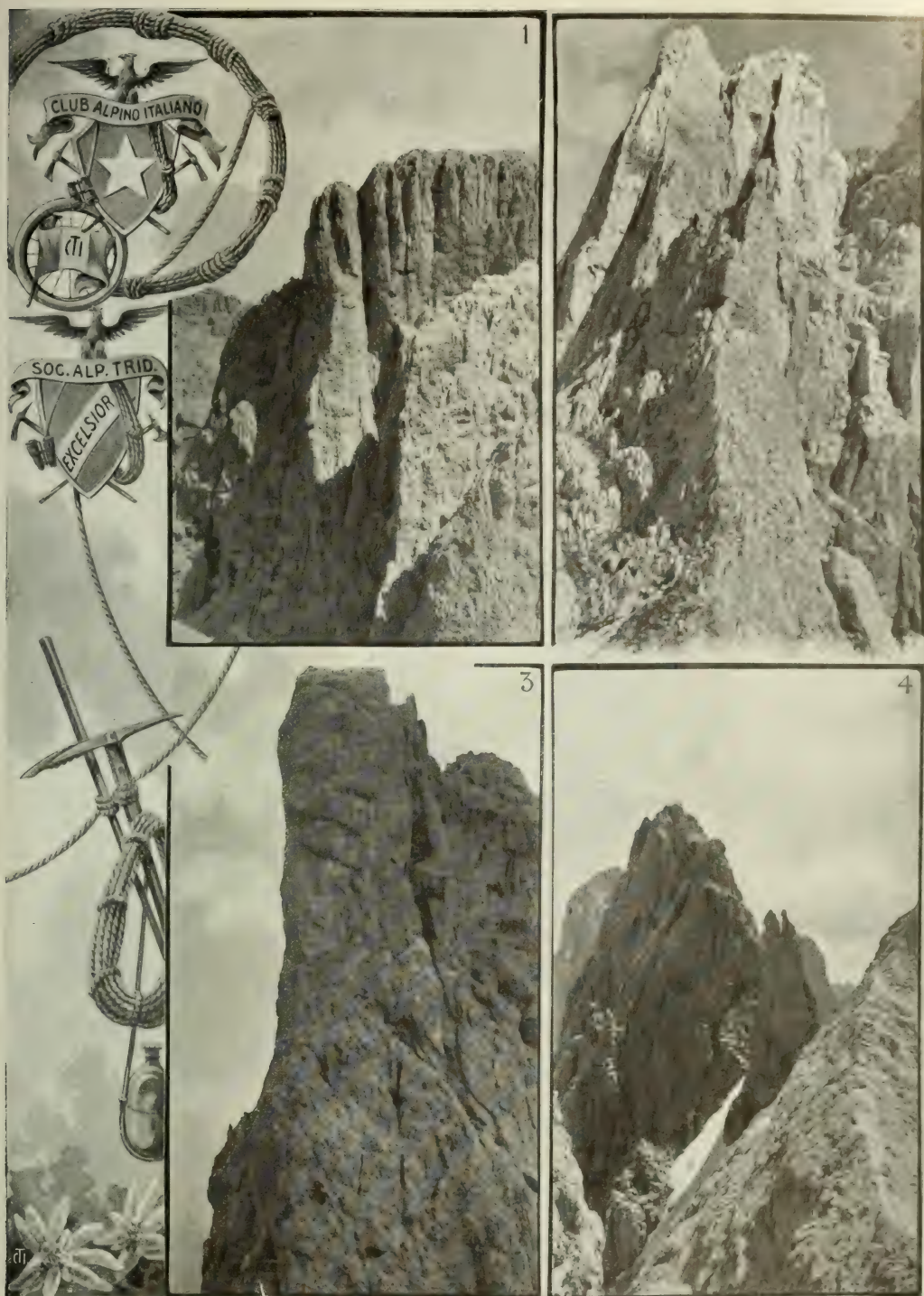
Gloria, no, ripeto; ma la più viva soddisfazione.

Da S. Martino al Rifugio Rosetta siamo saliti in due ore e venti minuti: andatura piuttosto lesta, che abbiamo mantenuta dal principio alla fine. Eravamo partiti a notte — alle quattro —, notte scura, e lontano lontano, dietro a Colfosco e a Colbricon lampeggiava. Ma il tramonto era stato limpido, il barometro si sosteneva, ed anche la guida ci aveva rassicurati che il sereno sarebbe venuto col sorger del sole.

Occorre proprio una guida? Certo il sentiero è segnato bene a segni rossi abbastanza frequenti; ed è vero, d'altronde, che anche un recente *Bollettino* dei Tridentini (maggio-giugno 1903, pag. 22) afferma che esso sentiero « non offre difficoltà neanche a mediocri alpinisti, solo è necessaria una certa prudenza in qualche punto ». Io non farò questione di parole; mi si dica pur alpinista ciabattone, se si vuole; ma, pensando ai più dei turisti che si incontrano, mi si lasci soggiungere che un turista, che voglia andar affatto sicuro, farà cosa savia sempre a prendersi una buona guida per codesto viaggio. Pericoli no; ma per un turista si può ammettere che vi siano anche delle difficoltà: durano poco, non sono gravi, oh no!, ma ci sono. La guida è come la prudenza in atto; senza più alcun pensiero, anche le difficoltà divertono; e allora, è verissimo: poche traversate danno la soddisfazione di questa dalla Rosetta al Mulaz.

Vi s'incontra di tutto un po': prato, roccia, ghiaioni, neve, ghiaccio, costoni, un camino... Noi abbiamo avuto un'ottima guida: quella medesima che ha indicato e tracciato il sentiero, Giuseppe Zecchini, il babbo si può dire delle guide di Primiero. La guida oggi famosa è il Bettega, ed è certo più geniale ed audace, ma anche Zecchini può vantarsi di stupende prove. A dar la scalata al Cimone è stato lui il primo, e si dice sempre via Zecchini quella per cui si comincia la traversata di quel colosso. Così ha fatto parecchie altre prime salite. Ora non può più esser guida per salite di primo ordine: dieci anni fa gli si gelarono le mani in una lunga escursione invernale, e fu ventura per lui di salvare cinque dita. Ma anche così, « dopo la disgrazia », com'egli dice, come lavora bene! E poi un bravo

Dolomiti dei gruppi presso il sentiero «Rifugio Mulaz - Rifugio Rosetta»

(*Fot. L. V. Bertarelli e Dr. Guido Bertarelli*).

1. Pala di San Martino (2990) dal Campanile di Val di Roda. — 2. Anticima del Cuseglio (2460). — 3. Cima della Madonna (2751) dal Sass Maor. — 4. Campanile di Pradidali (2888) dalla Cima di Val di Roda.

uomo, parco di parole, senza millanterie, senza ostentazioni di mestiere, e svelto, e preciso.

Da un Rifugio all'altro abbiamo impiegate circa quattro ore, poco meno. Quel tal *Bollettino* mette, sì, tre ore; ma un cartello dei medesimi Tridentini, giù in fondo alla Val dei Cantoni (e dal Rifugio Rosetta alla Val dei Cantoni non si va, poi, in un salto) dice tal quale: « Al Rifugio Mulaz m. 2550 della Sezione Venezia C. A. I. ore 4 ». Consoliamoci. Però c'è da far di meglio, in montagna, che badar agli orarî!

Oh, già prima di arrivare sul Passo della Rosetta, dalle balze scoscese della Corona, com'era bella la vallata di S. Martino nel crepuscolo! Pareva che nel bosco folto e scuro, sotto l'ombra fosca del Colbricon, un artista del quattrocento avesse disegnato, con grazia sinuosa, un grande nastro chiaro, la strada di Rolle; e, al di là delle pendici nereggianti, si delineavano lontani i tenui profili rosati del Latemar e della più remota Cima d'Asta. Un segno giallo, brillante, coronava la Rosetta; il sole ridonava il sorriso della vita alla deserta ruina del Passo, e tra i candori opachi della roccia luccicavano per mille guizzi iridescenti i campi di neve.

Ma più sotto del Passo, ripreso il cammino oltre il Rifugio, la montagna discendeva ancora nell'ombra, e pareva più desolata. Dal Passo alla vallata delle Comelle, le balze precipitano piuttosto scoscese per circa 250 metri, e il sentiero ripido mena alla prima conca della vallata, dei tre circhi, in cui si possono considerar divise le Comelle, il più ristretto e serrato: è la Busa dei Cantoni. Conca selvaggia, in cui poche erbe sembrano voler portare il mite segno della speranza tra le lavine, e i dirupi, e gli squarci nevosi, donde scendono con mormorio sordo fili d'acqua, che presto si perdono tra i sassi.

Nel fondo sta il cartello indicatore: proseguendo lungo il letto del torrente, tra le asprezze di cumuli di frane, si seguirebbe il sentiero che, attraverso il Pian delle Comelle, scende a Garès, nell'Agordino; si volge, invece, a sinistra, e il nuovo sentiero rimonta subito verso i fianchi della cima Comelle. Dalla Busa, le scoscese masse dolomitiche appariscono più solenni e quasi paurose. A ponente la Cima Corona, e poi tutto un giro di roccie brulle ed anfratte: le balze del Cimone e della Vezzana, divise dalla enorme lingua di neve, spiovente dal bianco Passo di Travignolo sopra alla Val dei Cantoni, la dura cima delle Comelle e, dirimpetto, le lunghe Sponde, un paretone rotto dalle frane e sporgente stretti letti di nevai, scuro nell'ombra verso la valle, tondeggiante sul ciglio e candido al sole e scintillante per molte chiazze nevose. Spettacolo forse un po' triste, ma forte e magnifico.

Il sentiero si alza rapido tra due visioni stupende e assai diverse della vallata: da un lato, verso mezzodì, il duro profilo della Pala di San Martino e della Cima Corona, scheggiata sino allo stretto Passo Bettega; dall'altro, a greco, si apre la valle di Garès, verde di pascoli e serrata da monti lontani, che una nebbia sottile confonde nell'azzurro dell'orizzonte. I segni rossi conducono lungo una stretta serpentina attraverso frane e ruine, tra cui si ostina una misera vegetazione; quindi, il cammino continua ancora più erto lungo le aspre e brulle pendici della Val delle Galline, sempre più offrendo una veduta chiara ed aperta sopra le Sponde e i costoni di Colle Alto e di Campo Boaro, dominanti la desolata solitudine del Pian delle Comelle. Già sovrasta al sentiero la larga maestà della ruvida Vezzana, gemmata di nevi immacolate.

Tutta la traversata della Val delle Galline (sino all'anno passato conosciuta da pochi cacciatori) è oltremodo divertente. Ad un tratto il sentiero si fa men facile: i sassi, che, smossi dal piede, precipitano rimbalzando lungo il pendio, con sinistri rumori esagerati dagli echi, segnano il periglioso cammino dell'erta. Poi c'è un po' da arrampicarsi: e forse la parola è grossa, da mostrare, insomma, che le mani ci furon date per esser anche buone alleate dei piedi. Non ci si pensa, lo spirito nostro è intento alla visione stupenda del Passo di Travignolo e della Cima Comelle, che ci si para innanzi vicina vicina.

Quindi il sentiero discende, e fa un ampio giro lungo una costa, più ricca di grame pianticelle, tra le quali le eleganti *morette* mandano il soave saluto di un profumo delicato. Altre roccie ed altre bellezze: camminiamo, ormai, sui fianchi dirupati dei Bureloni, coronati di nevi e di ghiacci e ci sta innanzi la dura massa del Focobòn, che si protende verso il fondo della valle con l'aspro contrafforte della Pala della Fede (la carta di Freytag segna « le Forcelle ») rotto di punte, e di torrioni, e di creste. E' questa la Val di Strutt.

Si sale e il panorama si apre al di là del Passo delle Comelle mirabilmente. Ecco, quasi perduto nelle nebbie dell'orizzonte, macchia d'azzurro più intenso, il profilo caratteristico delle Tre Cime di Lavaredo, e un poco più in qua, ma pur sempre negli ultimi piani, il Cristallo e la Croda del Lago, men lungi la Cima di Pape, netta di rilievo e minacciosa con la sua ruvida cima, che accoglie l'insidioso candore del cattivo ghiacciaio, la Civetta; superbia di roccie ergentisi intorno alla gran piramide fosca, ai cui piedi s'allungano le case pittoresche di Cencenighe. Ma via, che il cammino è lungo. Va per la costa e sale su di un poggio, che è come il gibbo proteso in basso di uno stretto contrafforte dei Bureloni. Di là, lo spettacolo delle Pale è impareggiabile. Il poggio sta come al centro di un maestoso vallone, che si stende ad arco acuto. La vegetazione cede ben presto al confuso ammasso delle frane; e sopra la gran ruina, quasi dispettose della insidia che le consuma, le roccie nude, ripide, scoscese, stupendamente varie di figura e d'aspetto, si serrano l'una appresso dell'altra, come per una grande sfida alla temerità degli uomini. Ci si levano vicine, sembrano mostrarci ogni segreto dei loro recessi, svelando tutta la severità della loro bellezza, attirano e minacciano.

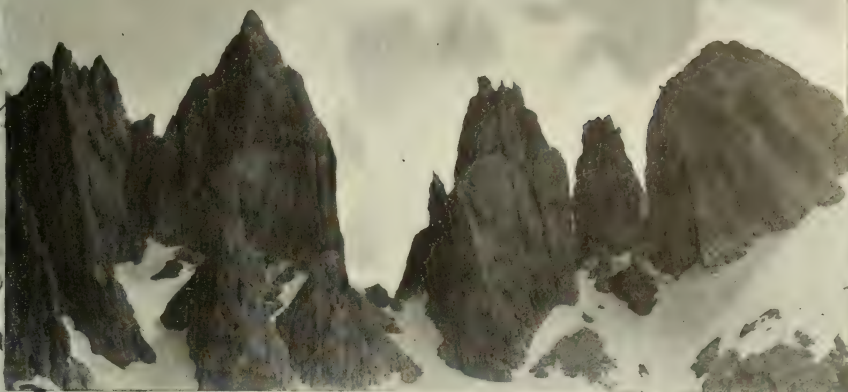
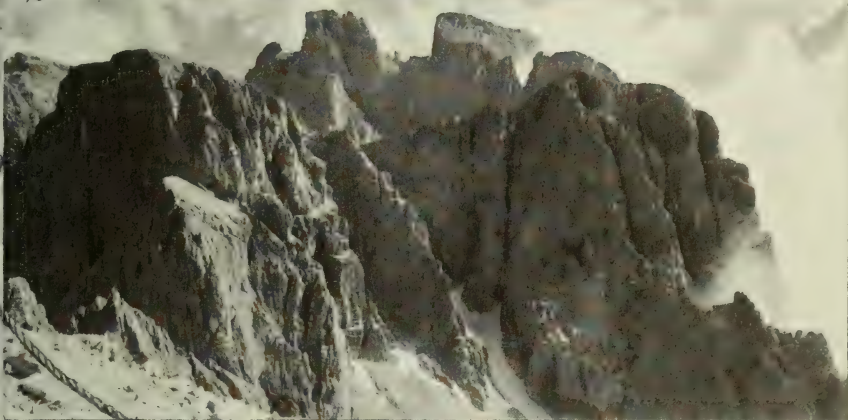
La Val Grande è nel mezzo dell'arco. Di qua, alla sinistra, la Cima delle Comelle copre parte del Passo di Strutt, per cui discendono le nevi della Vezzana; poi si alzano le cime dei Bureloni, e dalle Ziròccole si avanzano due punte ancor vergini, magnifiche. Una è come una grossa guglia mozza, forte e severa: non ha nome, chiamiamola » Serenissima; » l'altra è più svelta e si fa aguzza, come un gran dente.

— Cima persa, dice Zecchini, perchè non si è potuta guadagnare.

Dietro alla « Cima persa » s'apre la Val Grande, e la domina fieramente la rupe grossa del Focobòn: da essa, oltre la Forcella delle Buse Alte, si stacca il bel contrafforte della Pala della Fede, che termina in una cresta, anch'essa tuttora senza nome, la quale, poco procedendo, mostrerà un bell'esempio di pietra forata, ed occhieggia la Valle delle Comelle verso il Passo.

I segni rossi avviano lungo il piede delle balze della «Serenissima» e della «Cima persa»: è un rude cammino, che sempre meglio mette faccia a faccia con l'asprezza della roccia, così diritta, così minacciosa, da spiegar bene come sia ancora rimasta intatta. Via via che si avanza nella Val Grande, lo spettacolo desolato e bizzarro delle

Dolomiti dei gruppi presso il sentiero «Rifugio Mulaz - Rifugio Rosetta».

(*Fot. L. V. Bertarelli e Dr. Guido Bertarelli*).

1. Da sinistra a destra: Campanile di Focobòn, Passo di Valgrande (2800), Le Farangole. — 2. Da sinistra a destra: Cima di Bureloni (3123), Cima di Focobon (3056) vista dalla Cima della Vezzana. — 3. Da sinistra a destra: Campanile di Lastei (2850), Cima Zopel (2650) dal Rifugio del Mulaz.

GHIACCIAIO E CIMONE DELLA PALA (M. 3186).
(Fot. Avv. M. Pascolato).

... OCCORRE ROMPERE UN PO' DI GHIACCIO.
(Fot. Avv. M. Pascolato).

cime superbe presenta aspetti nuovi ed inattesi, e lo spirito è preso dalla più vivace maraviglia.

Ecco le Ziròccole protendere un enorme dente di fantastico mostro; e presso, guadagnata l'erta faticosa, l'arco di Val Grande farsi come più stretto e selvaggio intorno ad un candido fondo di neve, ripido sopra l'incerto ghiaione: le propaggini della Vezzana e la biancheggiante sella del Passo di Val di Strutt, i Bureloni come una gran parete in ruina, rotta in alto in picchi e in dossoni, e un'altra sella anfratta, dietro a cui si drizza la Cima di Val Grande, e due superbe guglie, i Campanili di Val Grande e del Focobòn, tra i quali si apre il Passo delle Faràngole o di Valgrande, cui tende il nostro cammino; più avanti tutto il contrafforte della Pala della Fede.

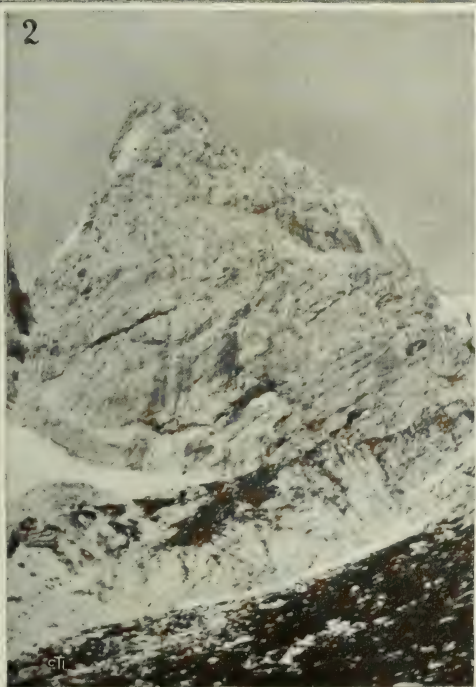
Il sentiero ormai s'è fatto aspro; spesso, anzi, è duro, e avvia lesti, su, verso l'alto. Si attraversano i ghiaioni di Val Grande, che risuonano dei limpidi e freschi rivi alimentati dal nevaio, gaia parola delle solitudini alpestri; ad un tratto il sentiero si volge verso le Sponde, più aperte ormai e, più belle con quello smisurato dorso cinereo, più in qua chiazzato in largo di nevi, più in là di verde, quasi timidi prati, di sotto alla maestà dell'ampio ghiacciaio della Fradusta, che sembra mandar scintille per miriadi di gemme nella gioia del sole.

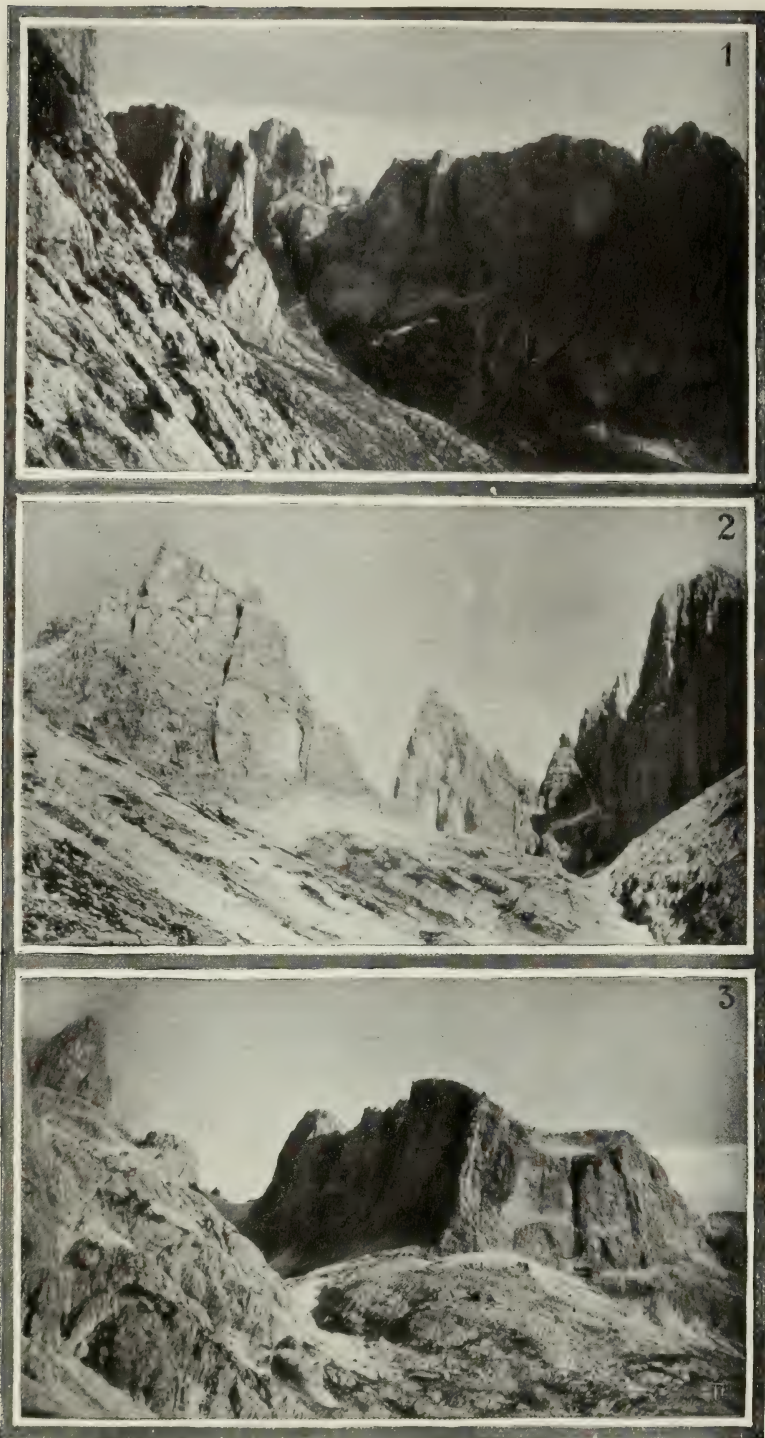
Su ancora. Occorre oltrepassare il pesante costone di un breve contrafforte, che avanza nella Val Grande, quasi per aggiungerle bellezza di nuovo contrasto con le sue folte eriche, tenaci amiche della ruina. Gli spiriti nostri non si saziano di ammirare; ma non si sa, se più lo spettacolo della Fradusta, adesso più larga e bella tra le Cime Manstorna e di Lastei la Cima di Canali, emergenti con brevi creste, o se l'alta Val Grande, che tra le Ziròccole e il Focobòn stringe sopra il vasto nevaio la fiera corona delle mirabili roccie aspre e diritte, incastonata di vedette. Qui si sente tutto il fascino dell'alta montagna, e l'anima si esalta in un sogno di bellezza, che solo vuole retti pensieri e nobili affetti.

Eccoci al nevaio; conviene risalirlo. Esso scende a modo di una *S* rovescia tra le Ziròccole e la Cima di Val Grande, e su in alto copre qualche breve distesa di ghiaccio, che tratto tratto si mostra come una macchia cerulea sul campo candido. Raggiunto un'altra volta il ghiaione, il sentiero si inerpica lungo la parete della balza del Focobòn, quasi si dovesse rifare in alto e in senso inverso il giro della Val Grande; il sentiero è aspro, si striscia la roccia che forma come un lungo nicchione, e sempre meglio si vede la rude distesa delle Ziròccole: a un tratto una stretta serpentina guadagna i cumuli del grosso sfasciume della montagna e porta come in un antro angusto e tetro, che pare uno stanzone rovinato da una apocalittica valanga, sopra al quale si drizzi ancora, squarciato, il vecchio camino.

— Eccoci al principio del Passo, avverte Zecchini, e fa la cordata in largo.

Lungo il camino, scende ruvida e nera, come una grossa colata di ghiaccio: la picozza della guida v'intacca sufficenti gradini; e le pareti danno buoni appigli, la roccia è « buona », salda. La guida sale per prima e dà la sicurezza, ma ci si arrampica facilmente, e presto, perchè non c'è da superar più di una dozzina di metri.

Così siamo al Passo delle Faràngole, a circa 2800 metri, sta poco sopra la uscita dal camino; ed è un breve e stretto crestone. Di quà ancora le creste che continuano la Pala della Fede, in figura ormai, di tre basse vedette sopra alla Valle delle Comelle, e il lungo pianoro delle Sponde, e i dossi ruvidi dell'Altipiano delle Pale,

1. Val di Travignolo. — 2. Cima delle Comelle (2939). — 3. Rifugio del Mulaz (2550). — 4. Nevaio di Val Grande.

(Fot. Avv. M. Pascolato)

1. Cima di Focobòn (3056) e Pala della Fede.

2. Campanile di Focobòn.

3. La Vezzana (3191) dal Pian dei Cantoni.

(Fot. Avv. M. Pascolato).

e la Fradusta, larga e bassa, tutto uno scintillar di ghiacci quando la fuga delle nubi discopre la gioia del sole; di qua una grande distesa di neve ripidissima e su dal fondo della morena desolata un sasso enorme e grigio, il Mulaz, e dietro, più lontano, i prati della Venegia, e, su, il Passo di Vallès, il profilo vario e forte del Gruppo del Catinaccio (chiamato anche con spuria toponomastica *Rosengarten*) incerto nell'orizzonte, che si va oscurando nell' addensarsi sempre più rapido delle nuvole.

La discesa si può dir che cominci dal nevaio: ma non è cosa di pochi minuti come è stato detto. Pochi minuti no, nè pur ad andare a rotta di collo: ci vuole una buona mezz'ora. Prima, sotto al crestone, occorre rompere un po' di ghiaccio. Arrivati al nevaio, per far presto noi siamo scesi, dirò così, per la direttissima, ossia non precisamente coi piedi. E' tanto bello che si ridiventa ragazzi, e allora la gloria non importa più. Un ruzzolone e via: la corda servirà da freno e il buon Zecchini non se la lascierà scappare di mano.

Via, e ci si ritrova in un momento circa cento metri più basso: poi dalla morena si attraversa di fianco il nevaio men ripido, si risalgono i ghiaioni girando fin sotto sotto alle balze del Focobòn, che già mostra le prime vedette, e poi il bel ghiacciaio, e si va verso un grosso sperone del Mulaz, donde si gode una vista magnifica: da un lato sulle Pale, in questo versante ancora più diritte e dure, la Cima e il Campanile di Focobòn, una bizzarra cresta, la Punta delle Quattro Dita, la Torre delle Faràngole, il Campanile e la Cima di Val Grande, i Bureloni; dall'altra sul Mulaz e sul verde dossone di Rolle, e su la fosca costa, su cui si stende l'abetina di Paneveggio.

Magnifico, ma il cielo si va sempre più oscu-

rando e dobbiamo rinunciare alla salita del Mulaz: prudenza consiglia di scendere, invece, al Rifugio. La bella casetta è nel fondo della conca grigia picchiettata di eriche, un circo desolato che sembra attendere la rovina delle roccie arpite, che lo dominano. Ecco: il confine passa di qua, su questi primi ghiaioni: sul Sasso Arduini, un altro sperone del Mulaz verso Falcade, sventola la bandiera tricolore.

Una sùbita commozione ci ha trattenuti, e ci siam tolti il cappello, salutando. — Romanticherie? — Chissà? Anche il lettore che sorride avrebbe forse fatto così. Ma come vuole: ci dica pur ingenui, a noi è venuta voglia di andar giù a salti: si vedeva sempre meglio tra il Mulaz e il Focobòn la vallata di Falcade, così bella nel suo verde cupo, che si confondeva nel grigio cielo bluastro, incerta di linee e di piani; e quella bandiera era veramente una speranza, una fede, un amore. Lassù tra tanto schietta ed austera semplicità di cose non si muovono che i sentimenti più veraci e puri...

La traversata è finita.

Il Rifugio ci si apre grazioso e ospitale: la solitudine selvaggia e solenne del Passo del Mulaz è vinta dalla sagacia previdente degli alpinisti veneziani, e nella cura gentile, con cui tutto è disposto nella piccola casa, traluce la grazia di un delicato spirito femminile. Così il riposo si conforta nel nostro sogno più soave, e, tornando all'aperto, più bello e grandioso ci apparisce lo spettacolo di tanta distesa di monti.

Il Rifugio è volto alla grave maestà del Focobòn: a man dritta, vale a dire verso libeccio, l'orizzonte è chiuso dalle Cime di Val Grande e dal Passo del Mulaz, ma dall'altro lato, a greco, tutta si stende nella sua fiera pompa la propaggine settentrionale delle Pale: la Cima di Càmpido e la frastagliata Torre di Zopèl, il Campanile di Lastei e la Stia, che sembra serrare la Valle del Focobòn, sopra la quale, in fondo, le Cime dell'Auta coprono la Marmolada e tondeggia la Civetta e appena si mostrano, lontano lontano, la Mojazza e la Mojazzetta. Tanto, tanto bello.

Dalla Rosetta alla Stia, e per l'uno e per l'altro versante, come si vede, è riconoscere più che la metà del gruppo delle Pale. Chi scenda poi a Rolle, come abbiam fatto noi, ha modo di godersi anche lo spettacolo di tutto il Cimone, grandioso, mirabilmente vario. Il Cimone apparisce, appena oltrepassato il colle del Mulaz, la sua linea dura ed audace, il suo colore cinereo, qua e là vinto da riflessi rosati o interrotto da bianche distese di nevi, formano il più vivace contrasto con il lungo dosso erboso dell'altura, dietro alla quale si nasconde la Cantoniera di Rolle, con la verde Val Venegia, larga e molle, ricinta di nere abetine.

Tutta la discesa è in conspetto di codesto panorama, ora più aperto verso il Passo di Vallès, ora volto alla linea più rude della Tognòla, della Cavallazza e di Colbricon, dietro alla quale sorge la Cima Ceremana, variegata di strie nevose. I Bureloni e il Cimone s'affacciano sempre più larghi, in tutta la bellezza delle loro distese di ghiacci e di nevi e delle roccie scoscese. I segni del sentiero menano da prima sotto al costone del Mulaz, poi avviano alla traversata di un nevajo, un po' ripido, oltre al quale guiderebbero a mezza costa di uno sperone sopra alla Malga Vegnotta: noi siamo scesi invece più direttamente attraverso un vasto circo pianeggiante dagli orli limacciosi; il fondo del Lago del Focobòn (non mi rendo però ragione di tal nome), un lago temporario, d'ostruzione, che è asciutto per ora e, bontà sua, abbrevia il cammino.

Tanto meglio; chè la discesa sino al fondo di Val Venegia è piuttosto pesante, di continuo sul ghiaione, e solo si conforta della vista del Cimone, che ormai dispiega tutto il candore del suo ghiacciaio quasi aggrappato, in basso, ad un grosso rocchio scuro e tondeggiante. Ma chi è salito sopra a Rolle ha visto già il Cimone, press'a poco come si vede dal fondo di Val Venegia: la escursione si può considerar finita.

Un'altra ora, o poco meno, di salita per i prati del Coston di Rolle, e poi un lungo Passo, che risuona del tintinnio dei cento campanacci, e poi una breve discesa alla Cantoniera. E' tempo di riposare.

— E di smettere, soggiungerà il lettore. Sì; mi permetta solo di raccomandargli ancora una volta questa traversata. Provi, provi. Dirà poi: — il racconto era noioso, ma in compenso poche traversate di montagna sono come questa divertenti.

P. L. RAMBALDI.

Ai soci che cambiano domicilio.

Poichè saranno moltissimi i soci che in questa fine d'anno cambieranno domicilio, raccomandiamo vivamente agli interessati di volerci notificare per tempo e nel modo più preciso il nuovo indirizzo, affinchè ivi vengano inoltrate le pubblicazioni periodiche. Ricordiamo che in caso di ritardo nel comunicarci detto cambio, i Soci, pel ricevimento delle pubblicazioni stesse al nuovo domicilio, ne dovranno dare avviso all'antico.

Il miglior modo per agevolare il lavoro degli uffici è di mandare modificato l'indirizzo stampato con cui i Soci ricevono le pubblicazioni periodiche e coll'aggiunta dell'indicazione **" Per cambio d'indirizzo ,,.**

Contro l'emigrazione delle nostre opere d'Arte

L'industria dei forestieri è la maggiore delle nostre industrie d'esportazione, poichè nulla toglie al paese e chiama invece fra noi gli stranieri a spendere per ammirare le bellezze italiane.

Il reddito che essa ci dà è calcolato in 300 milioni circa all'anno; e, se a questi si aggiunge il movimento interno dei capitali che deriva dal turismo nazionale, è facile affermare che ci troviamo d'innanzi ad un fenomeno economico che non va trascurato.

Sono principalmente i nostri tesori artistici che suscitano il desiderio di visitare la penisola dando, colle bellezze naturali, al turismo un contenuto altamente educatore. Noi quindi dobbiamo sentire il dovere di non lasciare disperdere questo nostro glorioso patrimonio artistico. Ben poco si è fatto finora per conservarlo e corriamo ora al riparo allo stesso modo che ci accorgiamo solo oggi della gravità del problema forestale, quando cioè non abbiamo più foreste da conservare.

Col distruggere i boschi sparirono molte delle bellezze naturali, col lasciare esportare i quadri, abbiamo tolto a molti lo scopo di un viaggio in Italia, potendo al Louvre, al Prado, alle Gallerie di Londra, Dresda e Vienna ammirare i capolavori dell'arte italiana. Le bellezze naturali e le opere artistiche furono entrambe vittime delle dottrine e dei postulati di un mal compreso liberismo economico sancito nella legge forestale e in quella sulle Belle Arti del 1902 che affermava il principio dell'*acquistare o lasciare esportare*. Lo Stato non fu in grado di acquistare tutte le 152 opere d'arte di grande pregio elencate nella legge, come non trovò i mezzi per costituire un demanio forestale, e quindi le selve si lasciarono distruggere e si lasciarono vendere i quadri.

PARIGI. - MUSEO NAZIONALE DEL LOUVRE. GIOVANNA TORNABUONI, DEL BOTTICELLI. (*Ed. Alinari*).

Sbaglierebbe però chi affermasse che le tele dei nostri artisti che sono all'estero, provengano tutte da vendite illegittime o da trafugamenti. Basterà ricordare come il gran Re Francesco I fosse amante delle arti a tal segno da chiamare in Francia Leonardo da Vinci, Andrea del Sarto, il Primaticcio a dipingere quadri per i suoi appartamenti di Fontainebleau, dove egli per primo, mise in valore l'arte dell'arazzo che doveva poi salire in fama mondiale sotto il Re Sole col nome di Manifattura dei Gobelins. Dei cinquecento capolavori dell'arte italiana che oggi si ammirano al Louvre, buona parte vennero acquistati in quell'epoca. Mi basterà ricordarne qualcuno per porre in rilievo il loro alto valore, e comincierò dai dipinti Vinciani.

La *Gioconda* ritrae Donna Lisa Gherardini terza moglie di Francesco del Giocondo all'età di trenta anni. Dice Leonardo che « essendo Monna Lisa bellissima, teneva mentre la ritraeva, chi sonasse o cantasse, e di continuo buffoni, che la facessero stare allegra, per levar via quel malinconico, che suol dare spesso la pittura ai ritratti che si fanno ». Questo quadro venne dipinto a Firenze da Leonardo da Vinci verso il 1500 e acquistato per 4000 scudi d'oro da Francesco I; il Vasari chiama quest'opera « piuttosto cosa divina che umana ». Della *Vergine delle Roccie* abbiamo invece due copie tanto discusse, l'una al Louvre, l'altra alla Galleria di Londra. Delle antiche memorie ricordano che nel XVII secolo, nella Chiesa di San Francesco a Milano si conservasse la famosa pittura vinciana, quindi se è da ritenersi come autentica quella del Louvre, segno è che emigrò in Francia dopo la *Gioconda*. La Madonna appoggia la mano sulle spalle del piccolo S. Giovanni che leva le braccia in segno di preghiera verso Gesù Bambino, il quale lo benedice sorretto dall'Angelo. « Niente si può immaginare di più tenero e di più grandioso, dice il Solmi, di più vero e nello stesso tempo di più ideale. Sembra un felice connubio del Rembrandt e del Correggio ».

Di Raffaello abbiamo al Louvre tredici quadri autentici; parte risalgono a Francesco I come

la *Grande Santa Famiglia* regalata da Lorenzo de' Medici alla regina Claudia sua moglie; il *San Michele*, la *Bella Giardiniera*, il *San Giorgio* e parte provengono dalle collezioni del cardinale Mazzarino acquistate dallo Stato per ordine di Colbert il grande Ministro di Luigi XIV. Tra questi è notevole il ritratto di *Baldassare Castiglione* l'autore del *Cortegiano*, manuale dell'uomo di Corte. L'Italia rimase priva del ritratto del suo grande letterato che fu famigliare di Leone X, come non possiede quello di Ludovico Ariosto comperato dalla National Gallery di Londra per un milione e mezzo.

Ma i nostri capolavori non erano solo ricercati in Francia, poichè si ricorda come Augusto III elettore di Sassonia comperasse dai frati di Piacenza *La Madonna di S. Sisto*, che a giudizio del Morelli è reputato il più bel quadro del mondo, per collocarlo nella sala del trono del suo palazzo a Dresda. Visto però che la luce migliore per il quadro era quella della parete del trono ordinò di disfare questo e di collocarvi il quadro. Così alla Galleria imperiale di Vienna trovasi la *S. Giustina* del Moretto da Brescia « uomo d'ingegno divino », come lo definì l'Aretino. Questa tela era nel 1662 ad Innsbruck e nel 1845 venne acquistata all'asta del cardinale Fesch e da alcuni si ritiene ritragga Alfonso I duca di Ferrara e Laura Dianti sua amante, figlia del cappellano. La cosa è però dubbia, tanto più che questi due personaggi si crede siano ritratti anche dal Tiziano in uno stupendo quadro che è al Louvre assieme ad una ventina d'altri dello stesso autore, compreso il ritratto di *Francesco I*.

DRESDA. - R. PINACOTECA. PARTICOLARE DEL QUADRO « LA MADONNA DI S. SISTO » DI RAFFAELLO. (*Ed. Alinari*).

PARIGI. - MUSEO DEL LOUVRE. ALFONSO DI FERRARA E LAURA DI DIANTI, DEL TIZIANO. (*Ed. Alinari*)

Altra galleria piena di opere italiane è quella del Prado di Madrid che contiene le più belle opere di Tiziano e tra l'altro lo *Spasimo* di Raffaello; ovunque insomma troviamo collezioni artistiche, le tele dei nostri artisti figurano tra le migliori.

Non è che mancassero prima del secolo scorso delle disposizioni protettive delle opere di arte, poichè tali sanzioni risalgono al Diritto Romano, quando i guerrieri portavano a Roma come prede di vittoria, statue, tavole dipinte, bronzi. Si consideravano allora queste opere come segni di potenza ed Augusto invece di riscuotere un tributo di guerra dall'isola di Coo si fece cedere la *Venere uscente dal mare* di Apelle.

Dall'editto di Vespasiano che proibiva al proprietario il trasporto delle opere d'arte dalla città alla campagna sotto pena di perderne il possesso, all'editto del cardinale Pacca del 1820, forse il più celebre, che proibiva l'estradizione degli oggetti d'arte dalle provincie pontificie, dal decreto Sergent ai tempi della Convenzione che stabiliva una somma « pour faire acheter les tableaux ou statues qu'il importe a la Republique de ne pas laisser partir dans les pays étrangers » alla legge cretese, egiziana e ottomana, alla *Ancient Monu-*

ment protection Art inglese, in tutti i tempi ed in tutti gli Stati si sancirono norme per il protezionismo artistico.

E' stato però sempre difficile trovare la formola giuridica che potesse conciliare il vincolo, col diritto di proprietà che porta alla libera disposizione della cosa. Fu in forza di questo diritto che i discendenti di Domenico Grimani pensarono negli ultimi tempi della Repubblica di vendere a un ricco straniero la celebre statua di *Marco Agrippa* che ora è al Museo Civico. « La barca, narra l'on. Rosadi, per trasportarla, dondolava giù nella laguna, già erano sbracciati gli uomini per toglierla dal piedestallo, quando compare nel peristilio del palazzo il temuto Cursore degli Inquisitori di Stato, il quale va difilato dinanzi alla statua di Agrippa e levandosi il berretto dice: «Il supremo Tribunale dei Inquisitori, avendo sentio che ela sior Marco vol andar via de sta città, el me manda per augurarghe un bon viazo a ela e a so zelenza Grimani ». *So zelenza Grimani* capì il gergo e non avendo punto voglia di *andar via de sta città* dette ordine di lasciare il sior Marco al suo posto ». Come si vede perfino l'esilio veniva comminato.

Si tentò di solvere la questione in varî progetti di legge presentati da uomini come il Mamiani, il Correnti, il Bonghi, il Gallo ed il Martini, ma non ebbero lieta sorte. Passò la legge Nasi del *acquistare o lasciare esportare*, ma come già dissi, peggiorò la situazione e quindi dobbiamo con sincero animo lodare il Rava che riuscì a farne approvare una nuova e più completa, rendendosi così benemerito delle Belle Arti.

La nuova legge si basa sopra questo principio che ne costituisce la spina dorsale: lo Stato dovrà acquistare quante più cose potrà fra quelle proposte per l'esportazione e di quelle che non potrà acquistare per mancanza di mezzi, ne proibirà precariamente l'esportazione coll riserva di comprarle quando i mezzi gliel consentano. In tal modo si sancisce una le gittima servitù di utilità pubblica sulle cose d pregio artistico, stabilendo che lo Stato acqui sterà l'opera al prezzo dichiarato dall'esporta tore o a quello stabilito da perizia. Tali dispos zioni riguardano i privati perchè le cose che ap partengono ai Comuni, alle Confraternite, ag Enti morali sono dalla legge dichiarate inalie nabili. I mezzi per provvedere agli acquisti ven gono dati dal *Monte delle Belle Arti* dotato d cinque milioni ed accresciuto dalle tasse e multe che pagheran no i trasgres sori della legg e da altri ce spiti, riser vando gli in troiti delle tas se d'ingress dei Musei delle Galleri a beneficio de gli istitut stessi.

PARIGI. - MUSEO DEL LOUVRE «LA GIOCONDA» DI LEONARDO DA VINCI.
(*Ed. Alinari*).

E' questo u buon passo parecchi ac quisti potr fare lo Stato poichè no sempre si pu pagare co delle onorifi cenze, com avvenne co Morgan quan do restituì i *Piviale d'Ascoli* — e mag giori ne far se non rester inascoltato i voto del Se nato del Regn che invitav il Governo a rinvigorire d maggiori mez zi il Mont delle Bell Arti, affinchè fondi sian sempre suffi cienti per gl acquisti ad e vitare che c possa accade re quanto oc corse al « Na tional Ar Collection Fund » ingles che non bast nemmeno pe l'acquisto della *Duchessa di Milano* del Hol bein.

Se la legge attuale fosse giunta prima, quant opere si sarebbero salvate! Noi possiamo non considerarci in colpa quando vediamo l'emigra zione di opere avvenuta prima dell'unità italiana ma delle vendite successive dobbiamo aver rimorso: e non furono poche.

Ricorderò i due quadri di Sandro Botticelli l'allievo del Lippi, uno dei pittori favoriti d Lorenzo de Medici, la *Giovanna Albizzi e le Grazi*

e *Lorenzo Tornabuoni e le arti liberali* acquistati per 46 000 lire dal Louvre nel 1882, provenienti dalla Villa Lemmi di Firenze; il *ritratto di un vecchio col figliuolo* d l Ghirlandaio acquistato colla *Crocifissione* del Beato Angelico per 49 000 lire nel 1879 a Firenze; il *Condottiero* di Antonello da Messina, uno dei primi pittori italiani che si servì dei colori ad olio, reso ancora più prezioso dopo il recente terremoto che distrusse tante opere dell'insigne messinese; i quadri di Bernardino Luini acquistati nel 1867 dalla successione del duca Antonio Litta Visconti Arese di Milano; il *Ritratto di un gentiluomo* del Moretto acquistato nel 1876 dalla Collezione Fenaroli per la Galleria di Londra; il *Cristo* del Mantegna; il *Violinista* attribuito a Raffaello e che ora dicesi di Sebastiano del Piombo, con la *Bella di Tiziano* del Palma il Vecchio e i *Giuocatori* del Caravaggio venduti dal principe Sciarra assieme ad altri per più di due milioni a Rothschild, ed altri molti che ometto per brevità.

A questi si aggiungono i numerosi furti che più specialmente colpiscono gli oggetti d'arte chiesastica dei quali nella sola provincia di Firenze in questi ultimi tre anni mancarono più di un centinaio compreso delle terrecotte Robbiane e dei lavori di Donatello.

Non sempre a polizia riesce con felici operazioni a salvare queste opere come con abile intrigo fece colla *Madonna del Giambellino* sottratta a Venezia da Santa Maria dell'Orto. Quante volte il buon turista si reca colla sua guida a visitare opere che non sono più! Oh non mi sono recato io forse a Roma al Palazzo Sciarra per vedere il *Violinista* di Raffaello come segnalava il mio vecchio, ma non vecchissimo *Baedeker* del 1883 mentre era già stato acquistato da Rothschild? Quante volte poi sulle guide si è costretti a leggere invece della descrizione di un quadro, la storia rocambolesca del suo trafugamento; magari avvenuto in automobile, veicolo che molto, si adatta specie se *limousine*, a queste operazioni! Ma caratteristico è il fatto avvenuto poco tempo fa a Città di Castello, dove l'Ufficio Regionale dei Monumenti, ottenuto un sussidio dal Governo per proteggere con una tettoia un affresco di Luca Signorelli, rappresentante *Cristo nell'Orto* quando si mandò l'ingegnere per studiare di proteggerlo, trovòssi che il muro sul quale stava l'affresco era abbattuto!

Brescia. - Copia della «S. Giustina» del Moretto dipinta da un ignoto del secolo XVII. (Proprietà del Conte G. Lana).

(*Ed. Alinari*)

Ed ecco che entriamo in un argomento non meno importante poichè a cosa vale impedire l'esodo delle opere artistiche, se poi non si provvede alla loro conservazione?

La legge Rava saggiamente contiene disposizioni a che tali opere non vengano demolite, rimosse, restaurate senza l'autorizzazione del Ministero, il quale si riserva il diritto di eseguire i lavori necessari a impedirne il deterioramento.

Già la Cassazione di Napoli, senza eccessivi pregiudizi giuridici, nel 1895 affermava solennemente che il « monumento artistico potrà appartenere al privato come proprietà, ma la sua conservazione, la sua intangibilità è un diritto acquisito dalla Nazione ».

Ed anche per ciò che riguarda la proprietà privata del monumento artistico, non bisogna riferirsi alle cose scoperte negli scavi, per le quali il legislatore ha stabilito che debbano essere di proprietà dello Stato, salvo il corrispettivo del quarto del valore al proprietario. Allo Stato compete poi il diritto di fare, ovunque lo creda, degli scavi e di espropriare i terreni. Con queste esplicite disposizioni è sperabile non si ripetano più casi simili a quelli della statua della *Fanciulla di Anzio* comprata dallo Stato per più di mezzo milione, mentre è ancora discutibile se il prezioso capolavoro non gli spettasse di pieno diritto.

Ora, se è giusto che si debba incoraggiare il buon volere e l'intelligenza delle indagini private non bisogna dimenticare d'altro canto che le opere d'arte abbandonate o nascoste nel territorio nazionale ed in genere tutti i monumenti antichi che vansi scoprendo, vogliono essere riguardate come patrimonio di spettanza comune alla intera nazionalità, sia per buone ragioni di diritto tradizionale, sia sopratutto perchè il capolavoro ha una funzione squisitamente educativa dell'anima popolare.

Abbiamo ricordato come la conservazione del nostro patrimonio artistico si imponga per ragioni di dignità nazionale e per favorire quel movimento turistico, che dandoci un utile, fa conoscere e perciò amare il nostro paese. Ma non basta proteggere le nostre bellezze artistiche, bisogna incoraggiarne la conoscenza con guide, studî e principalmente con fotografie e perciò sapientemente la nuova legge volle affermare la libertà fotografica delle opere d'arte.

Da che la scienza fotografica, da monopolio che era di pochi professionisti e mesterianti, si è andata diffondendo, tale da diventare un ausiliario potentissimo dell'arte ed un'arte essa medesima, ognuno che possieda il gusto e la passione del bello ci tiene a poter continuare entro di sè quelle vibrazioni d'armonia che il paesaggio, il quadro, la statua gli ha suscitato.

La fotografia è una moltiplicatrice, per così dire delle bellezze artistiche nazionali. Conviene quindi che essa venga in ogni modo incoraggiata, eliminandone tutti gli ostacoli che possano inceparne la libera esplicazione.

Prima bisognava consegnare la negativa al Ministero dell'Istruzione e i nostri fotografi, per non subire questo vincolo, andarono ad esercitare la loro arte nelle gallerie straniere; ora questo obbligo è tolto e viene stabilito che nessun diritto sia dovuto per la riproduzione che da altri si faccia quando se ne indichi l'autore e sia fatto per illustrare il testo di opere italiane.

La fotografia accompagna il turista appassionato e studioso dalla partenza al ritorno; è quella che spesso induce a fare un viaggio ed è il migliore ricordo che il turista porta con sè.

Lasciando libera questa simpatica arte giungeremo presto ad avere una completa illustrazione di ogni angolo di questa nostra Italia, ove la storia di ogni terra, di ogni regione è una storia di sapienza e di gloria.

ITALO BONARDI.

PARIGI. - MUSEO DEL LOUVRE «LA VERGINE DELLE ROCCIE» DI LEONARDO DA VINCI. (*Ed. Alinari*).

Veduta della Badia di Montecassino fondata da S. Benedetto nel 519. (*Fot. Alinari*)

MONTECASSINO

Gli italiani che vanno a visitare Montecassino non sono molti. Pure la suggestione del nome è profonda: anche a leggerlo sulla carta di un giornale — dove disseccano e trascolorano i nomi ammantati di passato, le parole nobili, sontuose e piene di echi — la mente è attraversata da una grande visione di genti remote e diverse. Nel cuore di questa folla lontana sono uomini le cui mani leggiere irraggiano energie prodigiose. Essi portano un'aureola alle tempie e parlano l'umile latino onde furono profumate d'incenso, per lunghi secoli, le labbra delle donne che hanno pregato. Montecassino! E' un nome che compendia quasi mille e cinquecento anni di attività umana.

L'edifizio inerpicato là su, quasi fosse fuso nel granito della roccia, è il nido d'una fra le più formidabili forze storiche. Montecassino è il padre di tutti i monasteri. Su quella vetta è nato il monachismo occidentale, attivo e contemplativo insieme; il seme di quelle organizzazioni spontanee che hanno ringiovanito eternamente la Chiesa e che le hanno restituito lo spirito religioso di cui Roma la spogliava, facendone, a traverso le alleanze coi principi e con gli imperatori uno strumento secolare e politico. E' dunque un lungo stato della coscienza: uno dei modi di vivere, di pensare, di amare, di operare, di sperare che è stato immaginato, praticato, diffuso di là su. Se il medio evo ha avuto un'acropoli, questa acropoli è Montecassino.

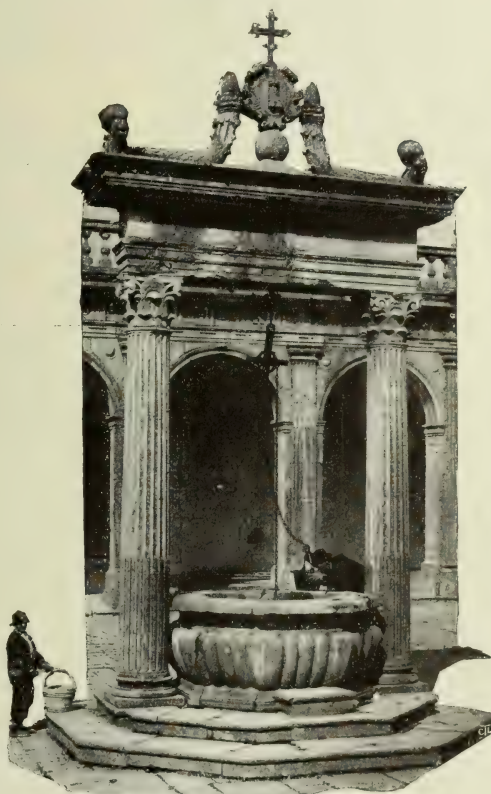
Badia di Montecassino. — La cisterna nel cortile centrale, del Bramante. (*Fot. Alinari*)

A ripensarci, si abbozzano agli occhi della fantasia il tumulto degli abati guerreggianti a cavallo: l'estasi dei santi che spirano entro le cripte: la mortificazione dei re che abdicano per pascere in quelle balze l'armento della comunità; l'impeto a valle dei barbari: e la pazienza dei pennelli sui messali, la rauca dolcezza delle voci nel coro, il fervido silenzio delle celle, la meraviglia innocente dei frati che ricopiano sulle pergamene gli élegi di Ovidio: e la innocente angoscia dei conversi che assaporano il peccaminoso liquore distillato dalle erbe del mondo: le fiere ambizioni dei religiosi e le terribili lotte intestine: la libera violenza delle passioni terrene e il rapimento della passione celeste... Tutta un'umanità scomparsa, incomprensibile e affascinante, ignorante e sovrumana, sudicia e miracolosa.

E mentre la carrozza ascende la lunga erta, si cerca invano di risuscitare l'anima di quel tempo. Inutile: vi debbono essere nella nostra coscienza delle corde rallentate che non vibrano più.

Il medio evo è in fondo il paese sconosciuto della storia.

Il volgo non lo conosce se non a traverso il romanticismo che fu un magazzino di apparati scenici rovesciato alla rinfusa sulla via. Ma per quale analogia potremmo noi giungere alla nozione della vita monastica quale fu allora, al suo primo rigoglio, al tempo del suo dominio sul secolo, prima delle lotte fra Papato e Im-

pero? Essa non ha niente di comune con alcuni degli istituti che noi conosciamo. Noi la ricostruiamo di maniera: e la fantasia dice troppo

Badia di Montecassino. — Chiesa Cattedrale. — Un dettaglio degli stalli del coro. (Fot. Alinari).

mentre i documenti dicono troppo poco. Lo stesso San Benedetto e la sua idilliaca sorella Santa Scolastica, che sospirarono la vita verso il Signore là su al vertice di questa montagna odorosa, non appariscono a noi se non in un atteggiamento per l'affresco o per la cromolitografia religiosa. La loro vita e il loro stesso pensiero sono deformati nella nostra rievocazione, non meno di una figura umana in uno specchio sferico che o la allunga fin sopra il soffitto o l'appiattisce fino a terra. Chi sa quale era il segreto di quelle coscienze? Forse certe cose non le rivelano che la musica e la poesia.

Ma il paesaggio spiega qualche parte di quei grandi eventi, se è vero che il paesaggio è uno « stato d'animo » prima d'essere una realtà topografica. Poi che anche la topografia concorre ad addensare il mistero. La via è impervia, malagevole e lunga — anche oggi. Come dunque ha potuto, in un'età che quasi non ebbe altro modo di comunicazione che la parola diretta, come ha potuto questo nido di falchi inaccessibile essere un centro propulsore di idee, che andarono diffuse per ogni angolo della terra, un potentato a contatto continuo con tutti gli altri potentati del mondo civile?

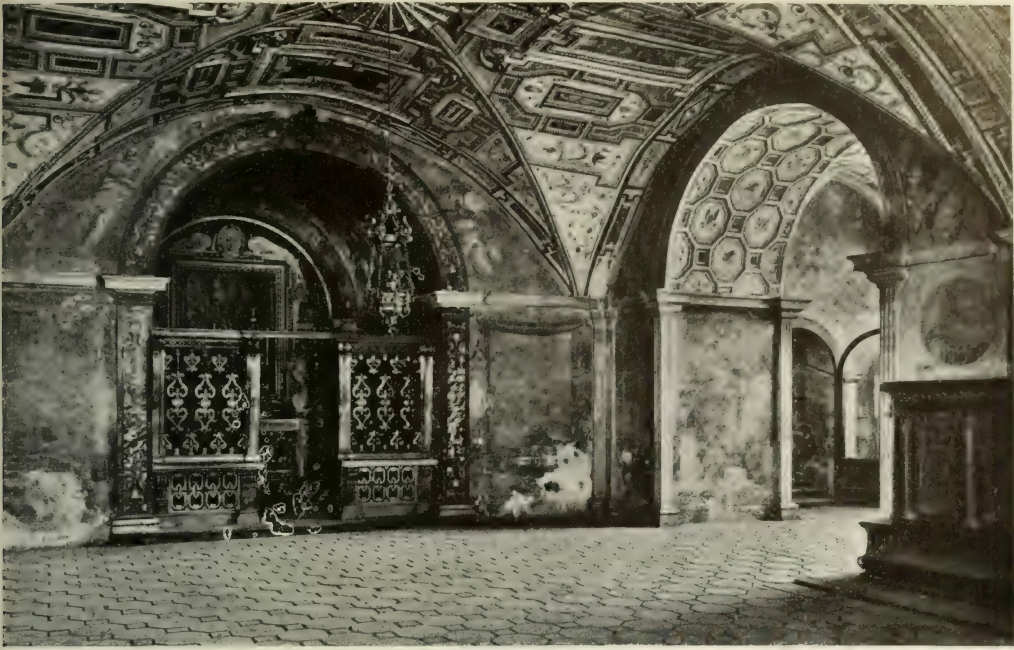
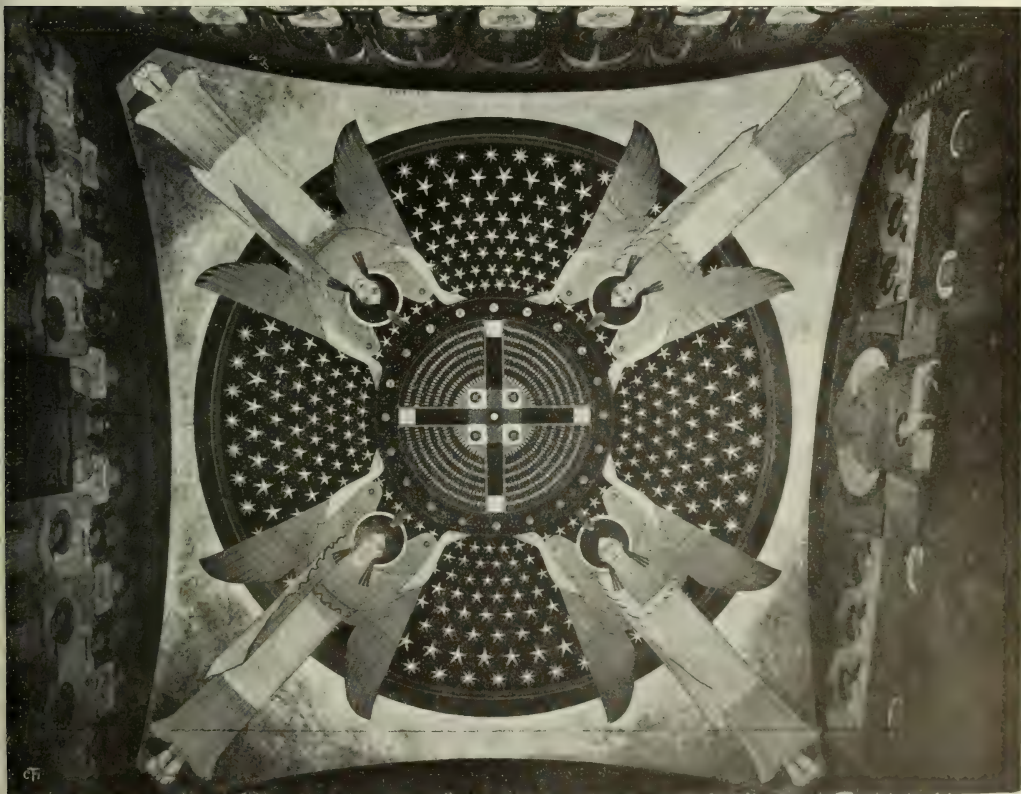
Montecassino non era a cavaliere d'una delle grandi vie del traffico come quasi tutti i focolai delle civiltà antiche.

Il turista d'oggi che vi giunge in carrozza dopo esser disceso dalla ferrovia che lo ha condotto da Roma o da Napoli, trova che Montecassino troppo lontano mentre ripensa i messi papali che lo raggiungevano a cavallo nel medio evo. Bisogna forse ammettere che come vi sono verità che varcano altri valichi di percezione che non quelli della ragione, così si siano date comunicazioni immediate fra anime e anime di uomini separati e discosti, e che il sentimento abbia le sue onde Hertz e i suoi raggi X... E allora il mondo potrebbe rivedere una civiltà teologale.

Questi pensieri volge nella mente il viaggiatore che si reca a Montecassino — se l'aria è fresca, l'orizzonte è limpido e la foresta odora d'intorno.

Nel salire, l'incanto cresce e la fantasticheria lancia a volo le sue chimere, senza accorgersi dei fili del telegrafo che costeggiano la via e contro i quali possono andare a lacerarsi le loro ali imponderabili. A valle il piano irriguo e bruno si allarga sempre più e i fiumi verdastri sembrano serpenti che si snodino destandosi dal sonno. Al ciglio della strada pensile odorano i ciuffi del ginepro.

Là su, nell'archivio del monastero, vi deve essere un codice con in margine una nota di pugno di San Tommaso d'Aquino, e il famoso diario che è il primo documento della lingua italiana scritta. Il frate che lo dettò, ne avrà pur colte delle bacche pungenti e profumate di questo ginepro, a veniale

Badia di Montecassino. — Il cortile centrale visto dall'alto della Loggia (Disegno del Bramante). (Fot. Alinari).

conforto della sua paziente fatica di amanuense! Ora la patristica è una scienza morta, il genio eclettico e meditativo di Tommaso è straniero al movimento del pensiero — ma il ginepro persevera tuttora nel consolante suo officio. La natura è più intelligente del genio.

Giunti al monastero, l'incanto svanisce. Come in quasi tutti i casi della vita, il conseguimento non vale il desiderio. La casa di Benedetto è un edifizio immenso a più corpi, parte del secolo decimosettimo e parte del secolo posteriore. In qualche punto le mura, ignude, sono ferite dalle panciute e bizzarre finestre barocche che fanno pensare ai monasteri di cui si parla nei romanzi del secolo decimottavo; i monasteri dove andavano a rinchiudersi le Manon e donde le monache si facevano rapire nelle braccia dei *Petits Marquis*.

Cassino. — Avanzi della Rocca Janula, cominciata nel 949 ed accresciuta in varie epoche.

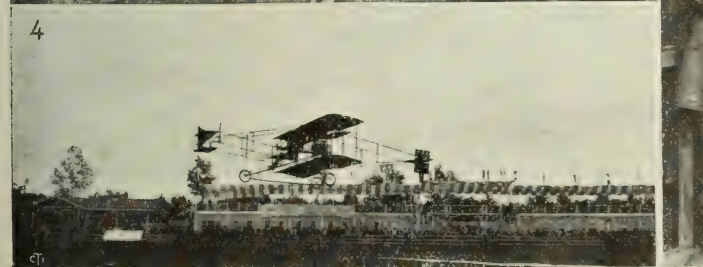
Più oltre si stende una lunga uniforme ala di fabbricato che sembra una caserma ed è qualcosa di peggio, un collegio. La poesia è svanita. Dell'antico edifizio non resta nulla se non qualche pezzo di muro interno, rispettato perchè lo toccarono le mani del santo che vi ha sepoltura, sotto l'altar maggiore d'una chiesa settecentesca animata e colorata, piena di luci e di svolazzamenti, come un quadro di un grande ballo, con una deliziosa sagrestia *pompadour* dove la santità sembra debba far toletta per non dispiacere ai peccatori.

Soltanto i lavori del nuovo santuario, le famose pitture preraffaelite dei monaci beuronensi e i mosaici recenti rassomigliano all'arte dei primitivi e però ai mistici fantasmi che la evocazione storica aveva suscitato. Per ritrovare l'ascesi, la pittura cristiana è qui ritornata bambina, quasi simboleggiasse, contro l'intenzione dei suoi maestri, che lo stato di fede era connaturato con l'infanzia della coscienza umana. Pure, è un bamboleggiamento adorno e gentile, pieno di grazia e talora di bellezza vera: certi scomparti monocromici sono leggiadri d'una leggiadria quasi greca. Di tutte le opere preraffaelite d'Italia, non tolta neppure la cappella evangelica del Burne Jones a S. Paolo di Roma, credo sia questa la più felice.

Delle pitture antiche, fatte da monaci moderni: delle mura del quinto secolo e un edificio del decimosettimo: un ufficio postale con la i n s e g n a governativa nella casa di Benedetto, un castello diruto del decimo secolo a mezza costa: un manoscritto di Maometto II e un registro con la firma, fra tante, di Ernesto Renan... « Che cimitero la storia! » esclamava Ippolito Taine!

BERGERET.

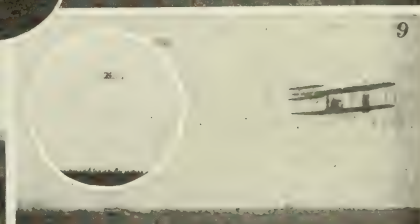
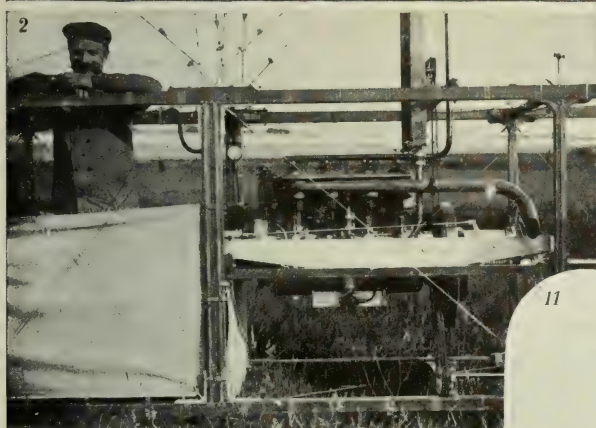
Badia di Montecassino. — Chiosco delle statue o dei Benefattori e facciata della Chiesa Cattedrale. (*Fot. Alinari*).

Istantanee al Circuito Aereo di Brescia.

1. L'ingresso al Circuito. — 2. Una parte degli *hangars*. — 3. Le tribune. — 4. Curtiss vince il premio dello slancio (8″ 1/5). — 5. Luigi Bleriot avanti al suo *hangar*. — 6. Glenn Curtiss. — 7. Il Principe Borghese, Presidente della Commissione Aeronautica ed Henry Rougier, *recordman* del mondo in altezza.

(*Fot. Argus*).

Istantanee al Circuito Aereo di Brescia.

1. Il dirigibile « Zodiac » sopra Brescia — 2. Il Padiglione del Ristorante alle Tribune. — 3. Le cucine annesse al Ristorante delle Tribune. — 4. L'aeroplano Cobianchi. — 5. Un volo di Anzani. — 6. S. M. il Re sul campo del Circuito accompagnato dal Segretario Generale del Touring. — 7. L'*hangar* del dirigibile « Zodiac ». — 8. Un volo di Bleriot. — 9. Luigi Bleriot. (*Fot. Argus*).

Istantanee al Circuito Aereo di Brescia.

1. La cabina delle segnalazioni. — 2. Navicella del dirigibile « Zodiac » - motore Ballot a 4 cilindri 40 HP. — 3. Il biplano Wright di Calderara. — 4. Guido Moncher ed il costruttore di motori leggieri, Buzio. — 5. Gabriele D' Annunzio insieme al suo editore. — 6. Stazione dei cronometristi ed albero di segnalazione. — 7. L' aeroplano di Rougier. — 8. Il dirigibile « Zodiac » sul Circuito. — 9. Calderara vince il premio del « Corriere della Sera ». — 9 bis. Un alto volo di Curtiss. 10. L'aerocurvo « Miller ». - 11. Rougier mentre compie il volo di altezza pel *record* del mondo (M. 198,50).

(Fot. [illegible])

BIBLIOTECA.

« *Ma chi è?* » Rivista satirica, umoristica, illustrata. Napoli, piazza Vittoria, 6.

Per gentile concessione di quell'Amministrazione i soci del Touring godranno lo sconto del 20 % sul prezzo d'abbonamento, che è di L. 5.

Nell'inviarne l'importo non trascurare d'indicare il numero di tessera.

Enrico Bertarelli, *India* (impressioni di viaggio). Prefazione di Ferdinando Martini. Con 185 illustrazioni intercalate, 20 tavole fuori testo ed una carta geografica. Milano, Alfieri e Lacroix, 1909.

I libri descrittivi sull' India sono numerosi anche in Italia ove pure è fatta poca parte alla diffusione della coltura geografica ed etnografica. Con tutto ciò è tale un fascino che si sprigiona da questa terra antica e misteriosa, che una nuova pubblicazione ad essa riferentesi non può a meno di eccitare la nostra più viva curiosità.

In questo caso poi non si può dire che l'aspettazione vada delusa, poichè il volume del Bertarelli è quanto di meglio, tanto per il contenuto che per la forma, sia apparso finora di questo genere.

La narrazione procede rapida, in uno stile piano, senza perdere mai del suo interesse e ci dà l'impressione d'un compagno di viaggio istruito, ed acuto osservatore, ma bonario e scevro dalle facili pretensioni degli scrittori.

L'edizione è superba sia per finezza delle incisioni — tutti documenti di grande pregio — sia per il generale aspetto tipografico.

L'opera, elegantemente rilegata si vende a L. 10, e tanto più è raccomandabile in quanto venne pubblicata a beneficio dell'asilo di Galbiate.

Massimo Coronaro, *Cantico a Milano marittima - Canzone all'Italia per il rimboschimento - Canto moderno.* Libreria Editrice Internazionale, succ. B. Leeber, Firenze.

In tanto decadimento della nostra letteratura e massime della lirica nostra, per lo isterilirsi della fantasia e dei sentimenti; fra l'anfanare dei ricercatori di preziosità e lo sdilinquirsi dei nepoti d'arcadia, fa piacere di veder un giovane affrontare coraggiosamente dei motivi dissueti di poesia quali sono le opere e le preoccupazioni della Italia odierna. Motivi alti e forti, da cui l'autore ha tratto dei canti molto promettenti nonostante qualche menda di espressione e qualche veniale peccato d'imagine.

Comunque l'ispirazione non gli fa difetto e poichè è ancora giovanissimo d'anni, non potrà a meno di giungere ove mira, se saprà perseverare sulla strada così bene iniziata.

Pierre Marge, *Le tour de l'Espagne en automobile.* Etude de tourisme. Paris, Librairie Plon, 8, rue Garancière 6.

L'autore ha visitato la Spagna nella stagione in cui essa serba più vivo il suo colore locale, vale a dire d'estate. Le note pittoresche ed istruttive da lui prese durante i 4000 chilometri percorsi in automobile offrono un materiale prezioso di ragguagli e di consigli per l'escursionista.

François Peyrey, *Les oiseaux artificiels* (L'idée aérienne. Aviation). Avec une préface de Santos Dumont. Pag. 667; L. 12,50. Paris, H. Dunod et E. Pinat, éditeurs, 47 et 49, Quai des Grands Augustins, 1909.

L'autore è un pubblicista valoroso e notissimo anche a quella parte del pubblico italiano che non ignora completamente il giornalismo d'oltralpe. La sua opera odierna non è la prima del genere. Si può tuttavia averla in conto della migliore, poichè trattasi di una rassegna completa del problema dell'aviazione e della storia interessantissima che vi si riconnette.

Prof. Bernardino Frescura, *Argentina;* Guida pubblicata sotto gli auspici della Società nazionale « Dante Alighieri ». (Biblioteca per l'emigrante italiano). Pag. 208; L. 1,50. Casa Editrice Giacomo Agnelli, Milano.

L'opera ha pregio d'indole tutt'affatto informativa e pratica e si rivolge ad un turismo quasi sempre forzato o quanto meno necessario, duro sovente, non di rado doloroso. Essa costituisce dunque una valida arme di conoscenza per coloro che varcano soli l'oceano in cerca di miglior vita.

Cap. Guido Castagneris, *Come già iniziata la difesa aerea nelle nazioni estere.* Tutela urgente degli interessi nazionali. (Annessa una tabella riepilogativa). Roma, Officina Poligrafica Italiana, 1909.

L'autore, è uno studioso fra i più colti e geniali della materia di cui in questa pubblicazione ha esaminato un aspetto particolare che in questi mesi occupa e preoccupa tutti i popoli del mondo: quello dell'applicazione degli apparecchi volanti agli usi della guerra e ne ha tratto delle illazioni di grande acume e di evidente portata pratica.

Romolo Caggese, *Classi e Comuni rurali nel Medio-Evo italiano.* Saggio di storia economica e giuridica. Pag. 392; L. 6. Firenze, O. Gozzani, Editore.

Troppo complesso ed arduo l'argomento per tentare qui una disanima dell'opera. Solo possiamo dire che esso vi è sviscerato con rara sagacia e profondità.

Francesco Colagrosso, *Un'usanza letteraria in gran voga nel* 700. Pag. 181; L. 2. Firenze, Successori Le Monnier.

La diligenza e la dottrina con cui quest'opera è redatta non le fanno temere il formidabile precedente delle *Conversazioni* carducciane sul medesimo argomento.

Adolfo Venturi, *La Basilica di Assisi.* Pag. 164; L. 5. Roma, Casa Editrice de L'Arte.

E' un libro veramente all'altezza del nobile soggetto sia per la squisita eleganza della veste tipografica artisticamente armonizzata al sapore del tempo, sia sopratutto per la portata e la profondità dei rilievi critici.

Prof. Rodolfo Namias, *I processi odierni per la fotografia dei colori.* Pag. 286; L. 5. Opera corredata di parecchie tavole a colori. Edizione per cura del periodico « Il Progresso Fotografico », Milano.

Argomento interessante ed opera non indegna dell'argomento.

Mario Giandotti, ing. del Genio Civile, *Sulle portate dei corsi d'acqua* in relazione alle precipitazioni meteoriche. Roma, Stabilimento Tipolitografico del Genio Civile.

Il problema è fra quelli che hanno maggiore importanza ed urgenza difensiva nel paese. L'autore l'ha trattato dal lato rigidamente tecnico e scientifico. Lo studio dell'ing. Giandotti è quindi pregevole oltre che per le sue doti intrinseche, anche pel suo carattere d'immediata realizzazione.

L. De Mauri, *Guida storica ed artistica di Rimini, Riccione Cattolica, Verrucchio, Gradara, S. Marino.* Pag. 91; L. 1,25. Costantino Gallieri, Libraio-editore, Bologna e Rimini.

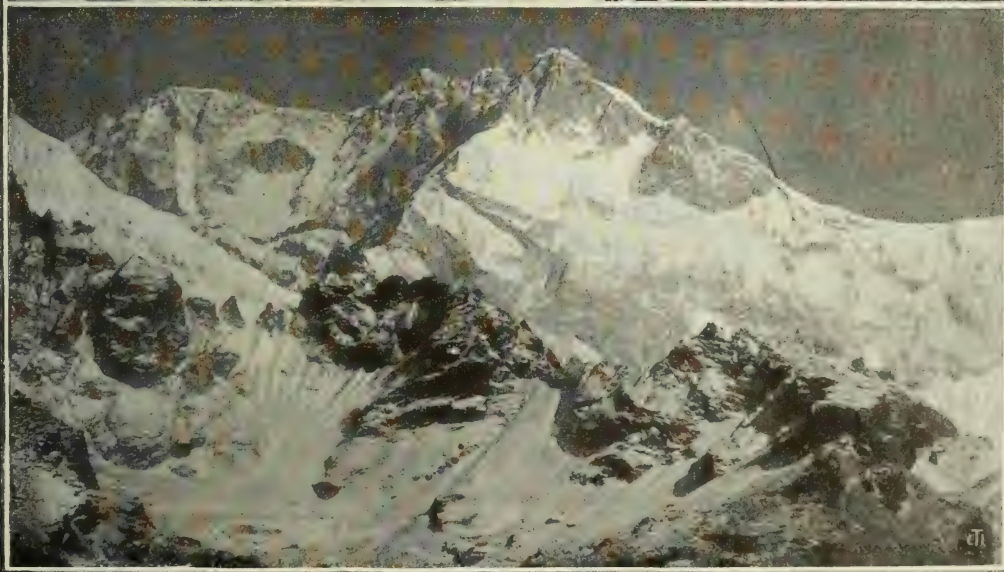
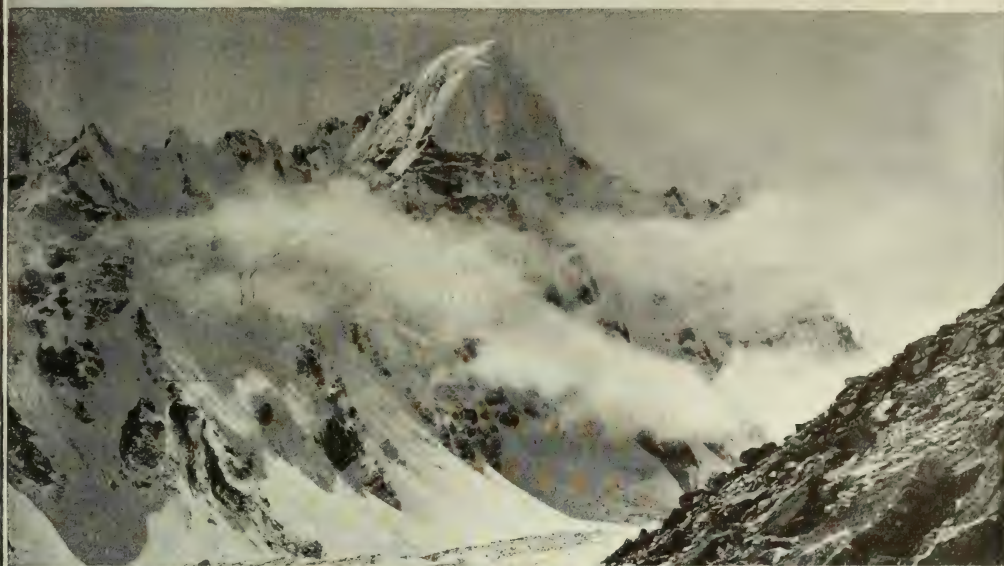
Guida utilissima questa, se si considera l'affluenza crescente di forastieri che traggono, sopratutto durante la stagione estiva, verso la spiaggia adriatica e che vi ricercano, oltre alla cura dei bagni, le voci di tanti monumenti artistici e storici.

Guides Pratiques Conty, *La Belgique,* Rue Bonaparte, 37, Paris.

Corti Alfredo e Laeng Walther, *Le Alpi di Val Grosina;* Guida alpina illustrata con incisioni e schizzo topografico. Per cura del « Gruppo Lombardo Alpinisti senza guide ».

Alla bibliografia già abbondante dell'Alpi e dell'alpinismo si aggiunge con la presente opera, nuova copia di nozioni e nuovo verbo di divulgazione. Per quanto i criteri che informano la fede degli autori siano in opposizione con quelli che noi andiamo propugnando, non possiamo tuttavia far a meno di render giustizia al valore del libro.

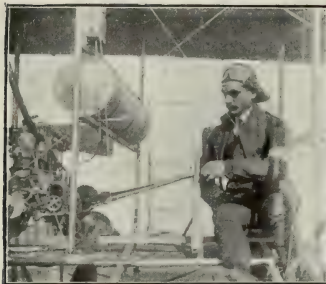
Segue "Biblioteca,, a pag. II giallina).

HIMALAYA

1. Picco 7000 m. dei contrafforti occidentali del Kangchenjunga. — 2. Kangchenjunga 8580 m. versante sud-ovest.

Il Cav. Ing. Vittorio Sella, che, come aveva già fatto in altre spedizioni precedenti, accompagnò S. A. il Duca degli Abruzzi anche nel recentissimo viaggio d'esplorazione all'Himalaya, sollecitato da noi ad inviarci qualche documento illustrativo delle regioni attraversate, ci avverte che le fotografie raccolte in questa circostanza saranno pronte solo pel prossimo Novembre.

« Quelle prese da me nel Sikim-Nepal, molti anni or sono, egli soggiunge, non possono servire bene ad illustrare la recente vittoria alpinistica del Duca degli Abruzzi. Alcuni giornali se ne sono serviti male adesso con nomenclature erronee ed ingannevoli. Le fotografie del Sikim-Nepal, col loro carattere diverso da quello del Karakorum (visitato ora da S. A. R.) non preparano nè anticipano l'aspettativa d'oggi ».

Egli, tuttavia con lusinghiera deferenza verso il nostro Touring, ci ha inviate alcune vedute della regione altissima del Kangchenjunga che nel suo carattere ha qualche analogia con quella del Karakorum.

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.

L'aviatore Eugenio Lefèvre, morto tragicamente il 7 Settembre scorso.

Gli effetti della catastrofe Lefèvre.

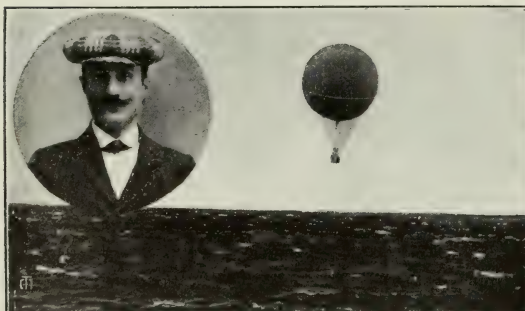
(Fotografie Argus).

Il viaggio aereo di Santos Dumont da Saint-Cyr al Castello di Vidouville.

Il monumento a Zanardelli inaugurato recentemente a Brescia.

Guignard, *recordman mondiale* dell'ora in bicicletta.

La Corsa Ciclistica « XX Settembre ». L'arrivo del vincitore Gerbi a Roma.

(Fot. Argus).

L'aerostato « Verne » che il 13 Settembre attraversò l'Adriatico andando a cadere a Villach, ove gli aeronauti furono arrestati come spie. A sinistra il pilota C. Usuelli. *(Fot. Argus).*

Regate a vela fra signore a Carate Lario.

(Fot. Photopresse).

1. Il Capitano Marchall, una delle vittime del disastro toccato il 25 Settembre al Dirigibile francese « Republique ». - 2. Il Capitano Ferber, morto il 22 Settembre, per un incidente d'aeroplano. - 3. I resti del « Republique » dopo la terribile caduta. *(Fot. Argus).*

IL MOVIMENTO DELLE IMBARCAZIONI NEL TRATTO LAGUNARE.

Il porto fluviale di Londra

Istantanee dai "docks"

Se è vero che la capitale dell'Inghilterra trae dalle onde del Tamigi la prosperità che tante altre città ricavano dal mare; è vero del pari che la navigazione ed il traffico intenso del suo fiume le conferisce la estetica dei grandi porti. Bisogna trovarsi sulle sponde in un pomeriggio d'estate pieno di sole per avere la visione completa del lavoro febbrile e del moto tumultuoso che si svolge entro il cinematografo immane, imponente e caratteristico che è il porto fluviale di Londra.

Nel *dock* di Tilbury ferve incessante il lavoro di carico e scarico e questo grandioso vortice d'opere e di ricchezze tende ogni giorno più ad accentuarsi da che la forza del vapore e dell'elettricità è venuta in ausilio ai muscoli dell'uomo. Al di là della linea delle navi ormeggiate alla sponda, il fiume scorre rapido con la sua enorme massa di acque scure; ma al margine dei *docks* l'acqua stagna quasi immobile fra le ampie carene delle imbarcazioni le quali sembrano, per così dire, arginarla. Lungo tutta la costa a perdita di vista si profilano vere montagne di merce che aspetta di essere ammucchiata sui ponti dei barconi od entro le stive dei vapori, oppure che passa dalle viscere dei mostri galleggianti sulla riva del fiume.

CANOTTI A VELA AL LARGO.

Qui si vede un bastimento di cui l'alte antenne emergono appena dal cumulo delle merci. Esso sopporta un carico di 200 barili d'olio e par quasi che la fisonomia del battello si identifichi con la derrata che è sua funzione di trasportare, poichè dai fianchi convessi, dai tavolati delle piattaforme al sartiame tutto è viscido, oleoso, unto.

Questa barca non può dirsi propriamente un veliero: solo consente di piazzare una larga vela quando se ne presenti l'opportunità allo scopo di affrettare il moto del veicolo e di alleviare il lavoro degli uomini.

Queste navi che popolano le acque del Tamigi hanno al pari degli uomini delle forti e caratteristiche impronte professionali, cosicchè riesce facile determinare il loro particolare uso dalla loro generale espressione.

Eccone una ad esempio a linee rudi e poderose, senza una sagoma che riveli grazia e leggerezza. Essa reca l'impronta del ferro che accoglie entro il suo seno. Di queste barche destinate al trasporto del ferro ve ne sono tre o quattro e filano lentamente, una dietro l'altra, come una squadra militare, sempre unite, sempre segnate della stessa uniforme, sempre solidali in uno stesso lavoro e guidate verso una destinazione medesima.

Due son già cariche e si staccano con una possente spinta lanciando il rauco appello alle altre che sono in procinto di essere disormeggiate.

Mentre tutte le altre barche sono sudicie di qualche cosa, queste appaiono lucide e brillanti e marciano fiere nella loro massiccia pesantezza, quasi conscie della forza operante che la materia racchiusa entro i loro fianchi sarà per creare nel mondo.

Dalla foce intanto sale con la molle leggiadria d'un cigno un veliero con le tele in parte ammainate e con la coperta invasa da un enorme carico di merce — merce che ha imbarcato alleggerendo un transatlantico proveniente da New-York.

E' questo un grosso corsiero dell'oceano che serve allo scambio delle derrate fra i due mondi e che ha già depositato una numerosissima mandra di grosso bestiame a Deptford ed a quest'ora essa popolerà certamente i Campi Elisi riservati ai quadrupedi.

Presso a riva, accanto ai *docks* la folla delle navi è grande; paion quasi pigiarsi. L'acqua è chiazzata di macchie d'olio e di grassi che vi colano sia per il rompersi dei recipienti, sia per il trasudare delle macchine.

Il sole batte su queste acque dense e pigre e ne ricava strani riflessi ed odori molteplici, emanazioni confuse e non sempre soavi.

Più in là il fiume cambia insensibilmente di fisonomia e pressochè di composizione; la corrente dà forza, moto e vita alle acque, le macchie grasse, le verruche di carbone e di polvere scompaiono travolte ed assorbite nei vortici e delle ondicelle vibranti percuotono e lambono i fianchi delle imbarcazioni incitandole ad affrettarsi verso la meta.

Una schiera di chiatte.

Barchette e canotti le cui vele triangolari mettono una nota calda ed un segno tagliente nel grigio luminoso del cielo sereno passano al largo scivolando rapide e leggiere sulle onde come visioni.

Questo che abbiamo descritto a tratti sommari è il quadro che il porto di Londra presenta in un soleggiato e chiaro pomeriggio d'estate. Allora si può avere un'idea esatta e realistica della vita che il gran fiume alimenta ed agita.

Ma l'effetto del quadro è di gran lunga più suggestivo, tale da non potersene neppure far il paragone, se il gigantesco porto fluviale viene contemplato alla luce crepuscolare di certe giornate nebbiose d'autunno o d'inverno, quando la neve ricopre i *docks* e manda un riflesso pallido e fosforescente sulle cose, quando le navi e gli uomini traspaiono fra i veli della bruma, grandeggianti e vaporosi come spettri, e tutto quel moto vertiginoso accompagnato da un rombo sordo e soffocato dà l'impressione di un fosco incubo.

Il Tamigi che divide in due la grande metropoli britannica è senza dubbio uno dei tratti pittoreschi più salienti del luogo, ma l'anima del paesaggio viene profondamente fissata dall'uso che gli uomini hanno saputo fare industremente da questo superbo corso d'acqua che è diventato una sorgente inesauribile di lavoro e di benessere.

(*Country Life*).

Davanti al palazzo di Cambrigde.

BIBLIOTECA.

(seguito)

Annuario 1909 dell'Automobile Club di Milano. (Sede e Garage: Piazzale Stazione Nord).

Annuaire 1909, Automobile Club de Suisse. Siège social: Gesellschaftssitz. Mairie des Eaux Vives, Genève.

Prof. dott. Lodovico Piccioli, *Leggi e Regolamenti forestali* annotati con la giurisprudenza e con le istruzioni del Ministero di Agricoltura e Commercio. Unione Tipografica Editrice Torinese. Torino, corso Raffaello, 28.

Automobile Club d'Italia, *Annuario* 1909 (Sede Sociale: Torino, via Bogino, 13). Edito per cura del Touring Club Italiano.

Vittorio Cavazzocca Mazzanti, *La statua di Scipione Maffei.* Stabilimento tipografico M. Bettinelli e C., Vicolo Leoncino, 1, Verona.

Touring Club de Belgique, *Excursions.* (Siège Social: Passage de la Bibliothèque (rue Royale), 4 Bruxelles).

Alberto Stucchi, *Les habitations ouvrières dans les grands villes.* Rapport presenté au XIII Congrès de la Propriété batie à Marseille, le 12 Juin 1909.

Prof. ing. Salvatore Sciuto, *Sulle traverse interne degli abitati.* Applicazione degli articoli, 24 41 e 42 della legge 20 marzo 1865, allegato 7. Catania, Scuola Tipografica Salesiana.

A. Moschini, G. S. Bullo, V. Salvotti, *Per un nuovo canale navigabile fra Brondolo ed il Po.* Padova, Stabilimento d'Arti Grafiche P. Prosperini.

Oreste Carniello, *Dell'azione di paternità naturale.* Macerata, Stabilimento Tipografico F. Giorgetti.

Guides Conty *Les bord de la Loire* con 25 carte e piani. Pag. 348; L. 3. Rue Bonaparte, 57, Paris.

Otto Rich. Wagner, *La Suisse. Guide de l'automobiliste.* Publié sous la patronage de l'Automobile Club de Suisse, Berne Wagner'sche Verlagsanstalt.

Albert B. Martinez, *Manuel du Voyageur.* Baedeker de la Republique Argentine. Barcelone. A. Lopez Robert, Imprimeur, Calle del Asalto, 63.

Guides Pratiques Conty, *La Hollande, Routes pour automobiles.* Pag. 330-132-XII; L. 3. Paris, 37, rue Bonaparte (VI arr.).

Queste guide appaiono in nuova edizione e comprendono una descrizione minuziosa ed esauriente delle principali città e luoghi dei Paesi Bassi. Si aggiunga a renderle più praticamente indispensabile una esatta trattazione delle strade indicate in apposite carte.

Ebe e Claudetta degli Angeli, *Icaria;* Poemetto lirico. Venezia, Officina d'Arti Grafiche Venete.

I versi non mancano alla promessa del titolo e sono veramente ed audacemente alati.

D. D. Romolo Putelli, *Le chiese di Valcamonica* (Volume primo. Chiese di Breno). Breno, Tipografia Camuna.

Il Putelli è un appassionato delle valli e delle cime alpine e quando ne ricerca e mette in rilievo le riposte bellezze, come nell'opera presente, lo fa con diligenza di certosino e con anima di poeta.

Prof. Arturo Matteucci, *Vocabolarietti di termini filosofici;* L. 0,20. Milano, Società Editrice Sonzogno, via Pasquirolo, 14.

Demetrio Picozzi, *Manuale del bibliotecario;* L. 0,20. Milano, Società Editrice Sonzogno.

Prof. Pietro Franciosi, *Effetti benefici del disarmo graduale e proporzionato nel rispetto economico degli Stati.* Firenzuola, Tipografia L. Righini.

Prof. Pietro Franciosi, *Un poema eroicomico inedito d'autore sanmarinese.* Rimini, Tipografia G. Benzi.

PAGAMENTO QUOTA 1910

Saremo molto grati a quei soci che anticiperanno quanto più è possibile l'invio della quota 1910 che

è di L. 6 pei soci residenti in Italia
e di L. 8 per i soci dimoranti all'estero

per rendere così più agevole alla nostra Amministrazione il lavoro di registrazione.

Basterà indirizzare al Touring Club Italiano, Milano, Cartolina-vaglia con l'indicazione molto chiara del nome, cognome, indirizzo (dove saranno inviate le pubblicazioni), numero di tessera e leggenda sul tagliando: *per quota* 1910.

Gli Uffici succursali del Touring sono autorizzati, oltre che alla iscrizione di nuovi soci, alla riscossione delle quote di rinnovo.

Un appello ai Soci.

La Direzione del T. C. I. coglie l'occasione dell'accennato rinnovo, per far presente in questo scorcio d'anno il dovere, anzi l'obbligo in ogni buon socio, di intensificare sempre più la propaganda al Sodalizio, la diffusione dei suoi scopi utili e patriottici, nelle famiglie, nelle scuole, fra gli Enti pubblici, fra i militari, gli ecclesiastici, fra quanti insomma per amore di studio, per diletto o per affari si interessano alla miglior conoscenza del Paese, e all'incremento di ogni forma di turismo.

Così soltanto il Touring potrà raggiungere nell'anno l'auspicata cifra di

100 000 soci.

Ma perchè l'opera di propaganda si dimostri persuasiva, e per costituire una base finanziaria ai mezzi d'esplicazione del Touring, gli associati devono cogliere l'opportunità della fine d'anno per convertire la propria adesione annuale in quella di

Socio Vitalizio

assicurandosi in perpetuo, con un unico versamento di sole L. 90 (L. 115 all'estero) per chi è socio da almeno 2 anni, tutte le pubblicazioni che il Touring distribuirà in avvenire ai soci (Guide, Annuari, Riviste, Carte) e tutti gli altri vantaggi che esso offre agli associati.

Oppure diventare

Socio Quinquennale

assicurandosi, col versamento di L. 30 (L. 40 per l'estero) tutte le pubblicazioni che il Touring distribuirà dal 1910 al 1914 ai soci, compresa, per chi è socio dal 1906, la collezione completa dei 58 fogli della Carta d'Italia al 250 000.

IMPORTANTISSIMO

A tutti i soci quinquennali che diventeranno vitalizi verranno inoltre calcolate le annualità anticipate non ancora scadute.

I soci vitalizi e quinquennali hanno diritto inoltre agli eleganti distintivi qui riprodotti ed all'Agenda del Touring 1910.

DOMANDA DI PASSAGGIO
da Socio annuale o quinquennale
a Socio quinquennale o vitalizio del T. C. I.

Il sottoscritto ....
(Nome e cognome) ....

residente in ....
Provincia di ....
Via ....
socio del Touring { *annuale* / *quinquennale*
dall'anno .... *all'anno* ....
con Tessera N. .... *chiede di*
passare fra i Soci { quinquennali / vitalizi
e all'uopo versa la quota di L. (1) ....

Richiede inoltre l'invio gratuito dello speciale distintivo spettantegli per la categoria prescelta.

Firma dell'associato

....

Da .... *il* *190*

(1) Quota quinquennale L. 30 (L. 40 all'estero). — Quota vitalizia L. 90 (L. 115 all'estero) per chi è socio da almeno due anni. — A tutti i Soci quinquennali che diventano vitalizi vengono inoltre calcolate le annualità anticipate e non ancora scadute.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T.C.I. in qualità di socio . . . . { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa { L. 6 annue se in Italia / » 8 » se all'estero } più L. 2 per ammiss.

(2) » { » 30 se in Italia . . . . / » 40 se all' estero . . . } » » 2 » »

(3) » . una volta sola . . . . . . { L. 100 se in Italia. / » 125 se all' estero.

Si dichiara edotto dello Statuto e del Regolamento dell'Associazione, si obbliga ad osservarli ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d' Italia del T. C. I. pubblicati nel 1906-07-08 (*) *ed all'uopo trasmette l' importo di L. 10.*

Nome e cognome ....
Paternità .... *di anni* ....
Professione ....
Indirizzo { *Comune di* .... / *Provincia di* .... / *Via* .... N.
Firma del richiedente ....
» *del padre, tutore o marito* ....
» *del socio presentatore* ....
Da .... *il* *190*

(*) Cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania.

CINQUANTAQUATTRO PREMI STRAORDINARI
gratis ai Soci Benemeriti del 1909

I soci che ne procurano dei nuovi oltre essere dichiarati **BENEMERITI** *e ricevere:*

un'artistica medaglia d'argento *per ogni* dieci *nuove adesioni e l'Agenda 1909 per una volta tanto;*
» » d'argento grande *per* cinquanta *nuove adesioni;*
» » d'oro *per* cento *nuove adesioni;*

concorrono con un numero per ogni dieci soci presentati dal 1° gennaio al 31 dicembre 1909, all'assegnazione a sorte dei seguenti premi straordinari:

1. **Una Bicicletta di lusso "ATALA,, tipo 15** a un freno sul cerchio anteriore. — **Dono della ditta costruttrice G. Gatti e C. - Milano,** Corso Lodi, 50. Chiedere Catalogo 1909.
2. **Una Bicicletta da viaggio "SENIOR,, tipo 1909** a due freni e ruota libera, munita di gomme "Polak,, e completa di accessori. — **Dono della ditta costruttrice Bonzi e Marchi - Milano,** S. Nicolao, 1.
3. **Una Bicicletta FRERA 1909** - tipo grande turismo - mozzo posteriore B. S. A. a 3 velocità, nuovo modello azionabile mediante manovella al manubrio - gomme Excelsior - Freni S. A. F. a leve rovesciabili - trasmissione Bowden - completa di accessori. — **Dono della Società Anonima Frera - Milano,** Piazza S. Giovanni in Conca.

(Continuazione a tergo).

4. 5. 6. **Tre paia coperture semelles Pirelli** per bicicletta. — **Dono della ditta costruttrice Pirelli e C. — Milano.**

7. **Una latta da Kg. 20 di Oleoblitz denso** per automobili. — **Dono della ditta fabbricante E. Reinach e C. - Milano,** Via Lario.

8. **Un faro per automobile - N. 46** con riflettore parabolico e sferico. — **Dono della ditta costruttrice Ing. H. Troubetzkoy e C. - Milano.**

9. 10. 11. 12. 13. 14. **Sei fanali "AQUILAS" N. 3179** per bicicletta. — **Dono della ditta costruttrice F.lli Santini — Ferrara.**

15. **Un apparecchio "AUTO-ALBA" N. 14** per lastre e film-pack 6 1/2 × 9. — **Dono della ditta costruttrice Ganzini Namias di Mario Ganzini - Milano** Via Solferino, 25.

16. 17. **Due exerciseur in molla d'acciaio** specialmente adatti per ginnastica da camera — **Dono della ditta rappresentante Fabbre e Gagliardi — Milano,** Piazza Macello.

18. **Una targa d'argento per automobili.** 19. **Una spilla d'oro per uomo.** 20. **Una spilla d'oro per signora. — Dono della ditta S. Johnson - Milano,** Corso Porta Nuova.

21. 22. **Due mobiletti espressamente costruiti per la raccolta della Carta d'Italia del T. C. I. — Dono della ditta fabbricante C. Perlasca - Milano,** Corso Vittoria, 39.

23. **Uno specchio molato per gabinetto-toilette** cm. 65×90 Cornice tinta acero con intagli uso ferro. **Dono della ditta costruttrice E. Corsi - Milano,** Via Broletto.

24. **Un tappeto da camera** cm. 70×150. — **Dono della ditta fabbricante Gorla - Milano,**

25. **Sei flaconi liquore Pepto-Kola Robin. — Dono della ditta fabbricante Maurice Robin,** filiale di **Milano,** Via Monte Napoleone, 16.

26. **Dodici bottiglie Fernet Branca. — Dono della ditta fabbricante F.lli Branca. — Milano.**

27. **Una cassetta 20 bottiglie liquore Strega. — Dono della ditta fabbricante F.lli Alberti - Benevento.**

28. **Una cassetta contenente 2 vasetti miele del Monte Rosa. — Dono del fabbricante Bertoli Giacomo - Varallo Sesia.**

29. **Una cassetta liquori,** 2 bottiglie *Doppio Cedro,* 2 *Cordial Dante,* **dono della Ditta fabbricante A. Vertua - Gargnano sul Garda.**

30. **Spilla Sport** in oro con perla fina orientale. — **Dono del signor V. Miolatti.** — Console del T. C. I. — **Milano.**

31, 32, 33, 34, 35, 36. **Sei rasoi Gillette. — Dono della Ditta Marx & C. - Coltellerie Riunite - Caslino d'Erba.**

37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46. **Dieci Guide della Lombardia e Dieci Gruppi Guidine ferroviarie — Dono del T. C. I. - Milano.**

47, 48, 49. **Un accumulatore per automobile, per motociclo, per illuminazione. — Doni della Ditta fabbricante G. Hensemberger. — Monza.**

50. **Dieci scatole prodotti "Plasmon". — Dono della Ditta fabbricante Società Italo-Svizzera. — Milano.**

51. **Un fanale "Aquilas"** per bicicletta — **Dono del sig. Turrini, rag. Gino - Milano,** rinunciato a favore dei Soci Benemeriti 1909.

52. **Un libretto** per 10 quote d'assicurazione alla Cassa Sociale di Pensioni Vitalizie Firenze. — **Dono del sig. Troni Umberto,** Console del T. C. I. - **Mantova,** che lo rinunciò a favore dei Soci Benemeriti 1909.

53. **Estintore d'incendio a secco "RAPID" — Dono della Ditta Protti e Tonini - Milano,** Galleria De Cristoforis.

54. **Fanale** a luce elettrica per bicicletta. — **Dono della Ditta G. Ferrari - Udine.**

Annuario dell'Automobilismo, del Ciclismo e dei Trasporti moderni - Anno 1910.

La redazione degli Annuari, nell'intento di rendere l'edizione 1910 dell'*Annuario dell'Automobilismo, del Ciclismo e dei Trasporti moderni* sempre più rispondente ai bisogni dei lettori e alle accresciute esigenze della locomozione moderna, attende ora attivamente alla revisione e aggiornamento del volume che nel prossimo anno dovrà arricchirsi di nuove ed importanti notizie e recare dati sempre più completi ed esatti.

Per assolvere l'impegno facciamo appello, come già per l'*Annuario Generale 1910*, alla preziosa collaborazione di tutti i volonterosi, ma in special modo di quelle persone e ditte che sono menzionate nella parte degli indirizzi dei commercianti e dei possessori di automobili e autoscafi, contenuta nell'Annuario stesso.

Di questi giorni si sta provvedendo all'invio del consueto modulo d'inchiesta commerciale ed industriale. Ma all'infuori di esso la redazione ha predisposto il modulo di proposte inserito nel presente fascicolo, di cui tutti i lettori, consoli e soci potranno valersi per comunicarci nuovi indirizzi di interesse speciale per la nostra pubblicazione.

Una copia di detto modulo, che viene inviata dietro semplice domanda, contiene inoltre la richiesta di indicazioni per l'*Annuario Generale* della cui importanza già fu parlato nella *Rivista* di luglio ed in quella di agosto alla quale venne anzi allegato un altro speciale foglio di proposte.

Consoli.

Aquila .... Temistocle Mattioli.
Busto Arsizio .... Ceriotti Giuseppe.
Carrara .... Gino Jori.
Celenza Valfortore .... Nicola Rocco.
Cerda .... Pietro Russo.
Cogne .... Oscar Pratolongo.
Cogoleto .... Biamonti Armando.
Gavirate .... Attilio Ossola.
Malesco .... Cerutti Vittorio.
Mantello .... G. B. Castelli di S. Nazzaro
Maranello .... Cap. Alfonso Salsi.
Montedinove .... Silvio Del Duca marchese Giugni.
Palermo .... Dott. Fausto Orestano.
S. Francisco di California Dott. Edoardo Taussig.
S. Giovanni Rotondo .... Avv. Giovanni Giuliani.
S. Miniato .... Egisto Elmi.
S. Maria degli Angeli.... Stefano Conio.
Sciconi .... Pietropaolo Filippo.
Tacna .... Riccardo Raffo.

Medici.

Cogoleto .... Dott. Giuseppe Chiappe.
Cornigliano .... Dott. Conti Mario.

Malesco .... Dott. Annibale Squarcia.
Milano...................... Dott. Franco Saracchi.
Palermo .... Dott. Fausto Orestano.
Recoaro .... Dott. Giulio Gabetti.
S. Pietro Avellana.......... Dott. Giovanni Perilli.
S. Remo .... Dott. Egidio Calvini.

Legali.

Bologna .... Avv. Adolfo De Martini.

Soci quinquennali.

Abbove avv. Alessandro, Milano — Bensa Felice, Genova — Cozzani Alfredo, Spezia — Principe di Camporeale, Palermo — Fracchia Giacomo, Belluno — Franchi Andrea, Colonnella — Giario G. B., Rivoli — Guffanti Mario, Arona — Isolani Arcangiolotto, Noventa — Lanz Edoardo, Stresa — Maroncini Antonio, Verona — Neirotti Mario, Torino — Barone Pancari, Catania — Rucellai conte Cosimo, Firenze — Senni conte Giulio, Roma — De Pisa Felice, Roma — Deputazione Provinciale, Belluno — Deputazione Provinciale, Livorno — De Sanctis Serafino, Villetta Barrea — Deslex Gustavo, Torino — De Stefanis Giovanni, Torino — Devalle Giacinto, Torino — De Vecchi Pellati conte avv. Franco, Torino — De Vita Adelchi, Tempio — Devoto Fortunato, Buenos Ayres — Di Vaglierano conte Ottavio, Torino — Duca Ernesto, St. Thomas — Fantecchi Alfredo, Firenze — Faruffini Giuseppe, Genova — Ferraris dott. Camillo, Corneto Tarquinia — Ferrazini Giovanni, Rosario S.ta Fè — Ferro Tomaso, Savona — Ferruzzano ten. Antonio, Mogadiscio — Ferruzzi dott. Roberto, Venezia — Fila Guido, Quarona Sesia — Fiorelli Ferdinando, Prato Toscana — Fiorini Raimondo, Palazzolo Veronese — Fornaroli Giuseppe, Torino — Foscari conte Alvise, Venezia — Franchi avv. Giacomo, Pavia — Franchini Luigi, Como — Frattini dott. Carlo Eugenio, Torino — Frau dott. Antioco, Furtei — Fruttero Vincenzo, Torino — Gaddi rag. Davide, Lucca — Galbarino Carlo, Iquique — Galetnich rag. Liberale, Conegliano V. — Gallieni geom. Francesco, Milano — Gandolfi Achille, Torino — Garello Paolo, Torino — Garzena geom. Alfonso, Orbassano — Garzonio Stefano, Milano — Gavioli Leopoldo, Villadossola — Gei Pasquale, Pfügbhof — Gelmetti ing. G. B., Schio — Gemignani Enrico, Massarosa per Bozzano — Gentilini ing. Camillo, Faenza — Gertam Carlo, Trieste — Ghezzi Ambrogio, Milano — Ghizzoni dott. Cesare, S. Polo d'Enza — Giacobino Maggiorino, Torino — Giacomelli Guido, Minerbe — Giacosa cav. prof. Piero, Torino — Giovanzana Enrico, Milano — Giungi cap. Pietro, Pesaro — Gribado ing. Giovanni, Torino — Gropallo march. Luigi, Genova — Groppo G. S., Genova — Guarneri dott. Achille, Ostiano — Guicciardi col. Carlo, Milano — INCISA DI CAMERANA marchesa ELENA, Roma — Incisa di Camerana Mario, Roma — Istituto Tecnico Superiore, Milano — Jemoli Temistocle, Napoli — Lanza Cav. Arturo, Mira — Lehn Enrico, Palermo — Leoni dott. Leone, Como — Lo Faso bar. Domenico, Termini — Lo Faso Mariano di Giacinto, Termini Imerese — Loffi Silvio, Quarona Sesia — Longari nob. Antonio, Milano — Lovaria conte Fabio, Udine — Macciò Alfonso, Genova — Machado Amelio, S. Paulo — Malfatti ing. Antonio, Vicenza — Manzini dott. Francesco, Padova — Marazzi conte Gerolamo, Roma — Marenghi rag. Rosolino, Cremona — Mari dott. Giuseppe, Busto Arsizio — Marica Casula Giovanni, Cagliari — Marini Francesco, Buenos Ayres — Martelli cav. rag. Achille, Padenghe — Martin Giovanni, Torino — Martinuzzi cav. Pietro, Tripoli di Barberia — Martorano cav. Francesco, Taranto — Maurogordato nob. Giorgio, Livorno — Mazzini Riccardo, Genova — Meca Venanzo, Macerata — Mella Giuseppe, Como — Melzi Di Cusano conte Camillo, Milano — Menicatti Attilio, S. Giorgio Lomellina — Minero cav. avv. Efisio, Biella — Ministero Agricoltura, Industria e Commercio: Divisione 7. Sezione II, Roma — Minola Teodoro, Buenos Ayres — Miozzi Sigismondo,

Milano — Mischio Eugenio, Milano — Modigliano Alberto, Pisa — Monti G. B., Genova — Morasso G. Luigi, Genova — Mori Luigi, Milano — Mortola cap. Giuseppe, Spezia — Mossetti Nino, Casale Monferrato — Municipio di Fiorenzuola d'Arda — MYLIUS AGNESE, Milano — Nazari di Calabiana conte Filippo, Sturla — Negro Stefano, Biella — Nessi dott. Alberto, Como — Niccolini dott. Pietro, Ferrara — Nobili Mario, Torino — Olgeni ten. Alessandro, Roma — Olivero Camillo, Piossasco — Ortensi Oreste, Farnese — Pacengo Ermanno, Trieste — Pandolfini avv. cav. Ignazio, Roma — Pantano ten. Alvise, Mogadiscio — Papa avv. Giacinto, Valdellatorre — Papafava conte Alberto, Padova — Parlender Pietro, Brindisi — Passante dott. Tomaso, Brindisi — Pecco avv. Basilio, Torino — Perocco comm. rag. Ermanno, Padova — Pessina Ferdinando, Milano — Pestalozza Ernesto, Roma — Pestalozza comm. Giulio, Tripoli di Barberia — Petrocchi avv. Giuseppe, Massa M. — Piaggio Rocco, Genova — Picchi dott. Luigi, Firenze — Picciola Giuseppe, Firenze — Piovano Tomaso, Chieri — Piovene conte Cesare, Vicenza — Piovera Balbi march. Franco, Piovera — Platania Leonardi F., Acireale — Poidomani Federico, Modica — Politano geom. Federico, Cuneo — Polver Alvise, Desenzano — Pozzi Francesco, Busto Arsizio — Prati Rinaldo Bologna — PROPERZI CERQUETTI BRUNA, Fermo — Pucci Giulio, Caltavuturo — Puerari Luigi, Bozzolo — Pugi Gioacchino, Vicchio di Mugello — Puricelli Ercole, Milano — Ramella Dell'Erra Giampietro, Vaprio d'Adda — Rangoni Macchiavelli march. Filippo, Modena — Rasponi cav. avv. Carlo, Roma — Resasco Paolo, Roma — Revelli Alessandro, Laveno — Rey Carlo, Torino — Rho dott. Gino, Piazza Brembana — Rizzi Bardzki Giuseppe, Livorno — Rolandi Ricci avv. Vittorio, Genova — Roncaldier Aldo, Milano — Rosazza Calisto, Rosazza — Rosazza Orazio, Biella — Rosselli Tedesco Isacco, Livorno — Rossi col. cav. Italo, Bologna — Rossi ten. Quinto, Adi Caiè — Rotta Carlo, Postino — Sacchi Giuseppe, Moglia — Salinas prof. Antonio, Palermo — San Giorgio conte Vittorio, Milano — Savino ten. Luigi, Roma — Scavini Antonio, Intra — Sesia Carlo, Torino — Sinigaglia ing. cav. Isaia, Correggio — Siravegna Cesare, Asti — Soika Edoardo, Venezia — Sommi Picenardi march. Luigi, Milano — Stanzino Club, Pontedecimo — Strinasacchi Giulio, Belluno — Stringhini rag. Giacomo, Bergamo — Sturani ing. Enrico, Milano — Sulzberger Edoardo, Roma — Tateo Pietro, Putignano — Toppi Romeo, Buenos Ayres — Vajani Carlo, Locate Triulzi — Vallega dott. Carlo, Alassio — Varaldo Alberto, Buenos Ayres — Vassanelli Silvio, Castelnuovo Veronese — Vassilich Marco, Fiume — Vatta Antonio, Pola — Veneroni Carlo, Buenos Ayres — Venezian Vitale, Ferrara — Vesco Luigi, Genova — Vincenti Guido, Bosto Castellanza — Vivarelli Colonna Francesco, Firenze — Voghera comm. Enrico, Roma — Zaccarelli Angelo, Lugano per Molino — Zalli avv. Tiziano, Lodi — Zanettini Antonio, Spilimbergo — Zavattiero Aurelio, Milano — Zunini prof. Luigi, Milano — Zardini Attilio, Pontebba.

Soci Benemeriti.

Arnaldi prof. Michele, Macerata — Dadone Leo, S. Maria a Vico — Flamia rag. Zeno, Vinovo — Fogliata Erminio, Mulhausen — Gandini Clemente, Genova — Garbarino Carlo, Tacna — Giorgetti ing. Valentino, Osimo — Giussani Carlo, Paderno Dugnano — Isotta Riccardo, Baceno — Morgese dott. Francesco, Mesagne — Riva Giulio, Milano — Zecca dott. Cesare, Virle Treponti.

TOTALE N. 1587.

PER GLI AUTOMOBILI E I CANOTTI DEI SOCI

venne recentemente creato un artistico distintivo a forma di scudo. — Esso è in due tipi:

d'argento massiccio e smalti a colori costa L. 20 —
argentato, pure con smalti a colori » » 9 —

VELOCIPEDI

LUX

INSUPERABILI

Officine "LUX"

Società Anonima con Sede in TORINO

NEGOZI PER LA VENDITA

TORINO - Via A. Lagrange, N. 8

MILANO - Via A. Dante, N. 8

Gli americani sono pratici!

È perciò che l'aviatore

GLENN CURTISS

(il Trionfatore di Brescia) si è provveduto dell'

ESTINTORE A SECCO

RAPID

e lo porta sempre sopra il suo aeroplano.

Così pure la **Società Aeronautica Zeppelin** è fornita di **RAPID**, perchè ha riconosciuto essere questo il più pratico ed il più efficace degli estintori finora esistenti.

Prezzo L. 16

PROTTI & TONINI
MILANO
GALLERIA DE CRISTOFORIS

LA FORZA E LA SALUTE

mediante il nuovo sistema di cultura fisica.

Sviluppa rapidamente tutti i muscoli del corpo, lo rende robusto e sano. Richiede poco tempo (10 minuti mattina e sera) e nessuna fatica. — Adottato dai migliori atleti e corridori del mondo intiero e da tutte le persone che desiderano avere una buona salute.

AUMENTO MUSCOLARE IN TRE MESI:

Torace, 10-12 cm. — Bicipide o coscia, 6-8 cm.
Avambraccio e polpaccio, 3-4 cm.

CORSO SPECIALE PER AUMENTARE LA STATURA DELLE PERSONE PICCOLE.

Opuscolo illustrato sarà inviato gratuitamente a tutti i soci del T. C. I. che invieranno il buono qui sotto ed un francobollo da 25 centesimi per le spese postali al Prof. E. WEHRHEIM, Villa Serpolette, Cannes (Francia)

BUONO PER RICEVERE GRATIS UN OPUSCOLO ILLUSTRATO.

Nome: ....

Indirizzo: ....

Per i deputati automobilisti.

Il giudizio per le contravvenzioni automobilistiche elevate contro deputati non è procedibile, se non è preceduto dalla regolare autorizzazione della Camera.

La massima, che può dar luogo a discussioni, è stata recentemente affermata dall'egregio Pretore di Sampierdarena, giudice Fantinelli, con ordinanza 20 luglio 1909 in un processo di contravvenzione automobilistica a carico del nostro Capo console Generale, on. Candiani, deputato del terzo collegio di Milano.

L'on. Candiani, per quanto ben sicuro nel merito della causa, come risulta dal verbale d'udienza che riferiamo insieme con l'ordinanza del Pretore, non ha voluto rinunziare all'alta prerogativa, pensando giustamente che il suo diritto rappresentasse un dovere rispetto ai colleghi della Camera.

L'on. Candiani era difeso dal nostro Capo sezione legale avv. Bortolo Belotti, del quale anzi pubblicheremo nel prossimo mese uno scritto sulla interessante questione.

Ecco intanto il verbale d'udienza e l'ordinanza relativa:

L'anno 1909, questo giorno 19 del mese di luglio, innanzi alla pretura di Sampierdarena, è comparso l'on. Candiani dottor Ettore, assistito e difeso dall'avv. Bortolo Belotti di Milano, il quale fa la presente dichiarazione:

1) Doversi sospendere ogni atto ed anzi dichiarare improcedibile il processo per difetto della autorizzazione della Camera dei Deputati prescritto dall'art. 45 dello Statuto, essendo esso dott. Candiani deputato del terzo collegio di Milano. Aggiunge l'on. Candiani che sarebbe stato disposto a non formulare questa eccezione pregiudiziale e ad entrare senz'altro nel merito della questione se l'accennata prerogativa non rappresentasse un diritto che egli deve tutelare in sè medesimo anche nell'interesse dei colleghi della Camera e comunque per non pregiudicare l'interpretazione del ricordato articolo dello Statuto.

2) In merito ad ogni modo e per norma della R. Procura perchè la medesima non ritenga essere del caso neppure di domandare l'autorizzazione alla Camera, si osserva: Che la contravvenzione non è procedibile perchè non venne intimata nei termini prescritti dall'art. 100 del Regolamento 8 gennaio 1905 di polizia stradale, essendo stato più volte giudicato (Pretura Varese 11 gennaio 1906, Pretura Milano 24 febbraio 1906, Pretura di Torino 6 giugno 1908, Pretura di Sestri Ponente 23 maggio 1908 e Cassazione penale 31 maggio 1906), che non si può far luogo al giudizio qualora il supposto contravventore non sia stato posto nella condizione di poter fare l'oblazione. In concreto infatti l'avviso 9 aprile 1909 del sindaco di Rivarolo fu notificato all'on. Candiani in Milano mediante consegna della copia al portinaio della casa di via Brera, N. 16, dove l'on. Candiani non ha nè residenza nè recapito di sorta e dove non è conosciuto, e tanto vero che quando si dovette notificare la citazione questa venne intimata nel vero domicilio dell'on. Candiani, Bovisa, per quanto vi si accenni ancora alla erronea residenza di via Brera.

3) Dopo di che, solo ad abbondanza, l'on. Candiani osserva essere assolutamente contrario al vero che egli procedesse ad una velocità superiore alla prescritta dal Regolamento che gli è ben nota e come Capo console Generale del Touring e come assessore per il riparto della sorveglianza di Milano.

Declina a ogni modo la testimonianza dell'avvocato Vincenzo Carlo Vago, Milano, piazza del Duomo, N. 2, che si trovava sull'automobile collo stesso on. Candiani.

Ordinanza.

In nome di Sua Maestà, ecc. . . . .

Il Giudice con funzioni di Pretore del Mandamento di Sampierdarena:

Ritenuto che prima dell'udienza fissata per la trattazione della causa il Candiani presentatosi in questo Ufficio fece constatare la propria qualità di deputato al Parlamento, sollevando l'eccezione di improcedibilità del giudizio a termini dell'articolo 45 dello Statuto, deducendo inoltre che il giudizio non sarebbe procedibile anche perchè la contravvenzione non gli fu intimata entro i termini di legge, e ciò in conformità della più recente ed autorevole giurisprudenza.

Ritenuto che questo ufficio deve soffermarsi dinanzi alla eccezione pregiudiziale sollevata dall'imputato inquantochè risultando in atti che il dottor Candiani è deputato al Parlamento, in qualità di rappresentante del terzo collegio di Milano, è evidente che al caso in esame torna applicabile l'art. 45 dello Statuto fondamentale del Regno, per conseguenza il corso dell'azione penale deve essere sospeso in attesa che il Pubblico Ministero promuova la debita autorizzazione a procedere a carico dell'on. Candiani Ettore.

Che in tale stato di cose non è lecito entrare in merito alla seconda eccezione sollevata dall'imputato la quale se accolta troncherebbe il corso dell'azione penale: in quanto che non potrebbe tale eccezione discutersi se non in sede di giudizio e ciò non sarà effettuabile se non quando il Candiani potrà essere costretto ad assumere la veste di giudicabile previa l'autorizzazione della Camera dei deputati.

Per questi motivi:

Visto l'art. 45 dello Statuto fondamentale del Regno, sospende il corso dell'azione penale nei riguardi dell'on. dott. Candiani Ettore per la contravvenzione in parola e ordina trasmettersi gli atti all'illustrissimo signor Procuratore del Re di Genova per gli ulteriori provvedimenti.

CICLI
SWIFT
NEW CENTURY
NOVITÀ
ACCESSORI
AUTOMOBILI
VISITATE NEGOZIO
MILANO-Via Dante-16-
PIZZI AMATORE (DITTA A. GARAVAGLIA)

Automobile sprovvisto di contrassegno.

Non esiste contravvenzione nel semplice fatto di circolare con automobile sprovvisto del contrassegno comprovante l'avvenuto pagamento della tassa di circolazione, quando il contravventore provi di non aver voluto violare la legge.

Sebbene nelle contravvenzioni ognuno risponde delle proprie azioni ed omissioni ancorchè non si dimostri che abbia voluto commettere un fatto contrario alla legge, tale presunzione « Juris tantum » *non esclude la prova contraria.*

Sentenza in data 24 maggio 1909, del Pretore di Pallanza, nella causa penale contro Zervudachi Emanuele fu Costantino, nato in Atene, residente ad Oggebbio, imputato di contravvenzione all'art. 4 della legge 10 settembre 1905 N. 582 sui velocipedi ed automobili, punibili a termine dell'articolo medesimo per essere stato sorpreso nel giorno 18 ottobre 1908 che circolava nell'abitato di Pallanza coll'automobile N. 41-160 sprovvisto del contrassegno comprovante la tassa pagata all'Erario.

In esito all'odierno dibattimento. Sentito il P. M. e l'imputato a mezzo di procuratori speciali suoi difensori avv. Erba e avv. Agrati.

In linea di fatto rimase assodato quanto segue:

Il signor Zervudachi Emanuele residente per la maggior parte dell'anno all'estero, intendendo portare con sè in Italia una automobile per trattenerlo definitivamente e potervi liberamente circolare, aveva nell'estate del 1908 scritto all'ing. Bottini di Pallanza pregandolo di voler fare tutte le pratiche necessarie per porlo in perfetta regola colle prescrizioni delle leggi italiane.

Il cav. Bottini si recò all'Ufficio di Pubblica Sicurezza di questa città e dal Delegato Marca ebbe tutti gli schiarimenti e suggerimenti necessarî per poter chiedere ed ottenere il libretto di libera circolazione dell'automobile dello Zervudachi; anzi quando si recò a pratica ultimata a ritirare al detto Ufficio il libretto, questo gli fu consegnato dal Delegato Marca in busta chiusa perchè contenente un biglietto de Sotto-prefetto, indirizzato al signor Zervudachi. Il cav. Bottini chiese al funzionario se fosse ancora necessaria qualche altra pratica, ed il Marca, siccome realmente tutto quanto aveva attinenza al suo ufficio era stato completamente espletato, e non rimaneva che il pagamento della tassa da eseguirsi presso l'Intendenza di Finanza, ben lontano anche dal supporre che l'ing. Bottini ignorasse tale disposizione, rispose che nulla era più necessario, intendendo con ciò di alludere per quanto rifletteva il suo ufficio.

Il cav. Bottini portò al Zervudachi la busta avuta contenente il biglietto e lo assicurò formalmente che tutto quanto era imposto dalle leggi italiane era stato con precisione osservato e che quindi poteva liberamente circolare colla sua automobile.

Il signor Zervudachi nel giorno 13 ottobre 1908 venne a Pallanza sulla sua automobile 41-160 ed accompagnò anzi al battello l'ingegnere della provincia; nel ritorno, transitando in piazza Garibaldi, venne fermato e dichiarato in contravvenzione perchè sprovvisto del contrassegno regolamentare, comprovante la tassa dovuta all'Erario.

Alle guardie in allora egli fece presente di ignorare assolutamente l'obbligo di procurarsi tale contrassegno ed oggi a questa udienza accampò a mezzo dei suoi procuratori speciali avv. Erba e avv. Agrati la sua completa buona fede al riguardo, insistendo che egli non volle in alcun modo contravvenire alle leggi italiane avendo eseguito tutto quanto era in lui per ottemperare scrupolosamente alle medesime.

Osserva in linea di diritto il Pretore che quantunque nelle contravvenzioni, a differenza dei delitti, la intenzione dell'agente non abbia alcuna importanza e benchè diretta ad un fine lecito non tolga che il reato rimanga perfetto, tuttavia anche in esse deve pur riscontrarsi un elemento morale, senza di che sarebbe inconcepibile la imputabilità; e questo elemento morale si concentra tutto nella volontarietà del fatto.

Senonchè mentre di questa volontarietà pei delitti occorre la prova, nelle contravvenzioni essa non è richiesta, e nel colpire il fatto materiale la legge pre-

sume che l'agente lo abbia volontariamente commesso; tale presunzione però non è *juris et de jure* ma *juris tantum* che *appunto*, perchè tale, può essere esclusa dalla prova di una volontà contraria, fornendo la quale l'imputato deve andare esente da ogni responsabilità.

Ciò premesso, ed applicando i suesposti principî di diritto al caso in esame, non può contestarsi che il Zervudachi abbia nel modo il più chiaro addimostrato di non avere voluto compiere un fatto contrario alla legge.

Egli difatti trovandosi all'estero ed incaricando l'ing. Bottini di tutte le pratiche necessarie per ottenere di poter, giunto in Italia, liberamente circolare colla sua automobile, non poteva anche lontanamente supporre che data la posizione sociale del suo incaricato, questi ignorasse quali fossero le formalità prescritte dalle leggi italiane in materia.

Nè egli si accontentò di aver dato al cav. Bottini l'incarico, ma gli scrisse parecchie volte raccomandandogli di nulla tralasciare per porlo in completa regola; quando poi giunse in Italia e precisamente in Oggebbio ebbe da lui personale affidamento che le pratiche erano a buon punto e poco tempo appresso difatti sempre dall'ing. Bottini riceveva la busta contenente il libretto di libera circolazione con assicurazione che non occorreva alcun'altra pratica; s'aggiunga che nella busta era incluso un biglietto personale del Sotto-prefetto di Pallanza, che accompagnando il libretto porgevagli i suoi saluti.

Di fronte a tutte queste circostanze perciò egli non poteva nutrire il benchè minimo dubbio che non si fosse in tutto ottemperato alle prescrizioni di legge anzi di aver fatto quanto stava in lui per osservarla e la conferma di tale sua completa buona fede si ha nel fatto che appunto nel giorno in cui gli fu elevata la contravvenzione accompagnò a Pallanza sull'automobile l'ingegnere della provincia e poscia si recò a far visita al Sotto prefetto lasciando fermo sulla piazza il veicolo sprovvisto del contrassegno attestante il pagamento della tassa.

Addimostrato in tal modo che egli non ebbe la volontà di compiere un fatto contrario alla legge, anzi di aver fatto scrupolosamente quanto stava in lui per osservarla, ne viene di conseguenza come nella specie manchino gli estremi del reato al giudicabile addebitato.

Per questi motivi, visti ed applicati gli articoli 45 Codice Penale, 343 Codice procedura penale, dichiara non farsi luogo a procedimento contro Zervudachi Emanuele per inesistenza di reato.

Ringraziamo l'ing. cav. uff. I. Vandone della lettera ch'egli ebbe ad inviarci a proposito di quanto scrivemmo sui cantonieri, e ben volontieri la pubblichiamo, esprimendo l'augurio che finalmente al problema stradale venga data la dovuta importanza.

Milano, settembre 1909.

Preg. Sig. Ing. Toller,

Leggo nel N. 9 della *Rivista del Touring* la sua *lettera aperta* circa lo stato di manutenzione di alcune strade; e mi prendo la libertà d'interloquire perchè ho trovato nella sua lettera un ben opportuno richiamo ad un argomento che a me pare della maggior importanza: *la formazione del cantoniere.* Mi voglia a questo proposito permettere un accenno alle consuetudini che ora sono in vigore presso l'Amministrazione Provinciale di Milano, e che rappresentano il risultato di molte successive modificazioni e migliorie.

Le domande d'ammissione nel personale cantonieri sono sempre molto numerose dopochè furono

sensibilmente elevati i salari mensili, (L. 65 per un anno al cantoniere allievo, indi L. 75; 85; 95 per le tre classi di cantonieri, oltre al vestiario, le scarpe, ed alcune indennità accessorie).

Ma importa fare una selezione rigorosa tra gli aspiranti, e nella scelta dei cantonieri allievi chiudere la porta al favoritismo, che spesso è la causa d'ammissione d'elementi poco idonei alle fatiche ed alla disciplina. All'uopo si è fatto ricorso al seguente sistema: E' noto come la mano d'opera dei cantonieri risulti insufficiente in determinate circostanze del servizio di manutenzione, e debba quindi essere completata mediante l'assunzione di manovali in sussidio ai cantonieri. Generalmente questa mano d'opera sussidiaria è fornita dalle imprese di manutenzione, contro rimborso delle giornate lavorative in base ad un prezzo di tariffa. Accade però che in massima le imprese forniscono una mano d'opera di scarso valore, perchè gli operai validi ed intelligenti non si contentano oramai di scarse mercedi, nè si tengono a disposizione degli impresari per prestare saltuariamente l'opera loro senza garanzia d'un provento medio settimanale sufficiente. La provincia di Milano ha in parte girata la difficoltà adottando il sistema di assumere un certo numero di *operai di sussidio fisso*, che sono accaparrati per non meno di un mese con paghe da concordarsi, e che variano fra L. 3 e L. 3,50 per giornata lavorativa; (accanto ai 240 cantonieri sono attualmente in servizio 24 di questi *sussidi fissi*). Questi operai vengono generalmente utilizzati assegnandoli in sussidio permanente a quei cantonieri che hanno un tronco molto lungo, o molto frequentato, od altrimenti in difficili condizioni di manutenzione, ovvero per temporanee supplenze nei cantoni vacanti; ed in fine di mese vengono pagati direttamente dal capo cantoniere, con denaro fornito dall'Economato provinciale in base a liste nominative compilate dall'Ufficio Tecnico, sottraendoli quindi anche nelle modalità del pagamento da qualunque rapporto con le imprese di manutenzione. In tali servizi l'ingegnere del Riparto ha l'occasione di sperimentare personalmente questi operai, e convincersi se diano affidamento di poter diventare buoni cantonieri. Così, tra gli aspiranti si scelgono gli operai di sussidio fisso, e tra questi operai si nominano i nuovi cantonieri allievi; onde nessuno entra nel personale dei cantonieri senza aver già data prova di sè in un tirocinio che dura sempre parecchi mesi, periodo sufficiente per giudicare gli aspiranti sia dal punto di vista delle attitudini fisiche ed intellettuali che da quello dell'attitudine alla disciplina.

Così diventa caso rarissimo che un cantoniere allievo non sia confermato al termine dell'anno di prova. E poichè il reclutamento degli operai di sussidio fisso si fa tra gli aspiranti seguendo rigorosamente l'ordine cronologico delle domande d'ammissione, e la facoltà di conservarli in servizio o di licenziarli è totalmente deferita all'ingegnere di Riparto, ne segue l'impossibilità che s'introduca nel personale dei cantonieri qualche elemento meno adatto per influenza di favoritismi.

Notisi, a buon conto, che questa speciale mano d'opera risulta tutt'altro che cara, poichè rende assai più che non quella di manovali troppo vecchi, o troppo giovani, o poco robusti, o poco volonterosi, quale generalmente sono forniti dalle imprese di manutenzione; onde sarebbe anzi da augurarsi una maggior estensione del sistema.

Il formare poi d'un buon manovale un buon cantoniere è lavoro affidato alla diligenza e coscienza professionale dell'ingegnere, col sussidio del capo cantoniere. Trattasi di cosa non facile nè breve, esigendo attenzione e pazienza, severità ed amorevolezza; ma quell'ingegnere che disdegni o non sappia formarsi un buon personale di cantonieri, non avrà mai belle strade, qualunque sia la propria coltura tecnica ed attività personale.

In un personale di cantonieri numeroso, disperso su vasto territorio, e controllato in maniera affatto saltuaria, riesce strettamente necessaria una disciplina alquanto rigida; ma il saperla mantenere senza irritare o sfiduciare questo personale non è cosa agevole. Presso l'Amministrazione Provinciale di Milano si applicano dagli ingegneri di Riparto

piccole multe anche per mancanze che possono sembrare leggiere (brevi ritardi nell'iniziare il lavoro od anticipi nel lasciarlo; brevi allontanamenti dal tronco; cambiamento del genere di lavoro rispetto agli ordini del capo cantoniere; insufficiente lavoro rispetto ad una media determinata dall'uso, ecc., ecc.). Ma l'ingegnere capo interviene appena trattisi di multe alquanto forti, ed eseguisce personalmente un'imparziale inchiesta ogni volta che un cantoniere si crede ingiustamente multato. Per le punizioni più gravi della multa interviene la stessa Deputazione Provinciale; e pel licenziamento occorre che si pronunzi un'apposita Commissione disciplinare nella quale uno dei membri appartiene al personale cantonieri. Ne segue che questo personale si sente sicuro della propria sorte finchè adempie al proprio dovere; e mi piace constatare come in esso si vada formando un retto spirito di corpo, ed il nostro cantoniere abbia smesso quel non so che di negletto nel contegno per assumere una certa dignità, quale si compete giustamente a chiunque adempia qualsiasi pur modesta funzione di pubblico servizio.

Al cantoniere si domandano poche iniziative, ma invece laboriosità ed esatta osservanza delle istruzioni ricevute. La scelta del genere di lavoro che meglio conviene giorno per giorno è di competenza del capo cantoniere, il quale deve in ciò seguire le direttive del proprio ingegnere di Riparto. E questo ordinamento parmi il migliore; poichè sarebbe esigenza eccessiva il pretendere che il cantoniere si scelga da sè, fra molte occupazioni possibili, quelle più gravose sebbene più opportune. Ad esempio, la regolare scopatura della strada non si sarebbe mai conseguita per tal via, poichè trattasi d'un lavoro estremamente incomodo e penoso. Il capo cantoniere visita tre o quattro volte per settimana le proprie strade, onde al cantoniere non mancano mai le istruzioni adatte per uno o due giorni.

Mi perdoni, egregio Ingegnere, la lunga lettera che potrà sembrare sproporzionata al modesto argomento, Ma creda che, in fatto di buona manutenzione stradale, più che il *lungo studio* importa il *grande amore...*

Dev.mo di Lei

ITALO VANDONE

Ingegnere capo provinciale.

Ai Consoli del Touring, alle Società sportive e a quelle per l'incremento locale

socie e non socie del Touring, che indicono in questo scorcio d'anno convegni turistici o gare sportive, poste o no sotto il patronato del Touring, rivolgiamo viva preghiera di volerci dar notizia in tempo utile dell'organizzazione di tali manifestazioni per poter inviar loro opuscoli, prospetti di propaganda del Touring da distribuirsi ai partecipanti in quella misura che ci verrà indicata.

Inoltre, sull'esempio di taluni organizzatori, tornerà gratissimo alla Direzione se nel determinare i premi individuali da assegnarsi ai partecipanti verrà scelto come dono una o più iscrizioni al Touring. Ove il vincitore fosse già socio del Touring, converrà devolvere la quota corrispondente, all'acquisto a scelta delle pubblicazioni nostre pure da distribuirsi in premio.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Luglio 1909.

SOCI VITALIZI (*)

ALVIGNANO, Pagliuca Luigi — **CHARDONNE SUR VEVEY,** De Muralt Bernard — **COMO,** Frigerio rag. Roberto; Savonelli Adolfo — **GENOVA,** Roncallo avv. Andrea — **LEGNANO,** Scandroglio Luigi — **LUCERA,** Canelli avv. Gabriele — **MAGENTA,** Parea Cherubina — **MILANO,** Baj Guido; Saracchi dott. Franco — **MONTELEONE CALABRO,** Gagliardi Enrico — **PADOVA,** Bonomi Todeschini N. U. dott. Vittore; Il Municipio — **PALERMO,** Jung Ugo — **PORTENA,** Matti Luigi — **ROSARIO,** Re' Michele — **S. PAULO,** Monzini Vittorio — **STRESA,** Centeno Leon — **TAPLANFA,** Rosenberg avv. Gyula — **TORINO,** Bass Rodolfo — **TORRE ANNUNZIATA,** Gennaro Cirillo; Gentile Francesco — **VENEZIA,** Canevaro conte dott. Giuseppe F. — **VILLA MARIA,** Bonadero Antonio; Sandan Ernesto.

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Mignone Giov. Battista.
Asti. — Bona rag. Secondo, Maina Carlo.
Casale Monferrato. — Foa Emanuele.
Cortazzone d'Asti. — Appiano dott. Enrico.
Monale d'Asti. — Frusi dott. Mario.
Ovada. — Pernigotti Domenico.
Piea. — Isidoro dott. Ambrogio.
ANCONA. — Terni Gino.
Chiaravalle. — Appiani Arturo.
Iesi. — Modestini rag. Giuseppe, Vitali Mario.
Sassoferrato. — Amori Benedetto.
Serra S. Quirico. — Darin Tullio.
AQUILA. — Betti Lorenzo, De Sanctis Roberto.
Avezzano. — Boccato Eustacchio, Jacobucci Dante, Montagnani Vincenzo.
Castel del Monte. — Brancadoro Consalvo, D'Angelo Attilio, Riccardi dott. Vincenzo, Sulli can. Giuseppe.
Montereale. — Picchioni geom. Carlo.
Paganica. — Graziosi Francesco.
AREZZO. — Giuliani Roberto.
Cà di Corsino Caprese. — Cardinali dott. Pasquale.
Caprese. — Regi Redo.
ASCOLI PICENO. — Calzini s ttot. Raffaello, Monti prof. Leonardo.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia, Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Montesampietrangeli. — Melchiorri geom. Ilario, Murri Lelio, Vecchioni geom. Antonio.

AVELLINO. — *Tufo.* — Luongo Errico.

BARI. — Borelli dott. Tommaso, Striccoli Giuseppe.

Barletta. — Uberti rag. Francesco.

Grumo Appula. — D'Alessandro dott. Francesco.

Trani. — Bellucci Ugo.

BELLUNO. — Amatori geom. Ivo, Vinanti comm. Feliciano.

Feltre. — Cumano ing. Giuseppe, Dalla Piazza Vincenzo, Gaggia dott. Giovanni.

Trichiana. — Forlani Guido.

BERGAMO. — Cesareni Carlo, Manenti rag. Giuseppe, Paleni Massimiliano, Raffaelli dott. Giovanni.

Antegnate. — Parpanesi Annibale.

Boltiere. — Curione Luigi.

Vercurago. — Gambirasio Angelo, SCOLA ANANIA.

BOLOGNA. — Baldi Antonio, Ballauri Gustavo, Boldini Edmondo, Bonacini Raffaello, Brazzola Giovanni, Brighi rag. Dino, Bruschetti Adolfo, Landini rag. Adolfo, LOTTI MARIA, Matteuzzi Arturo, Nanni Angelo, Roversi Albino, Tassi dott. Torquato, Verardi Vittorio.

Borgo Panigale. — Savigni Armando.

Monzuno. — Betti dott. Tullio.

Roffeno Musiolo. — Benini Amedeo.

Sala Bolognese. — Dondi Tullio, Ghelfi Camillo.

S. Giorgio di Piano. — Alberti Febo.

Sasso Leone. — Ghezzi Vittorino.

Vergato. — Mariottini avv. Tomaso.

Villa Fontana. — Poggi Ivo.

BRESCIA. — Cattaneo Cesare.

Bedizzole. — Municipio.

Carpenedolo. — Bosio Federico, Conforti Giuseppe, Tessadri dott. Aristide.

Chiari. — Maffoni Vincenzo.

Lonato. — Bruni geom. Luigi.

Lumezzane Pieve. — Bianchi Carlo.

Palazzolo sull'Oglio. — Bonari dott. Simplicio.

S. Eufemia della Fonte. — Callegari prof. Luigi, Zappa Guido.

CAGLIARI. — *Ghilarza.* — Santini rag. Michele.

Guspini. — Pussino Francesco.

CALTANISSETTA. — Tumminelli Mauro.

Trabia Sommatino. — Fabbri ing. Quinto.

CAMPOBASSO. — *Civitacampomarano.* — Roberti dott. Quintino.

S. Giovanni in Galdo. — Fruscella Carlo.

S. Martino in Pensilis. — De Tullio Filippo.

S. Pietro Avellana. — Frazzini avv. Modestino.

Toro. — Tatta Aurelio.

CASERTA. — *Alvignano.* — Crocillo Raffaele.

Casagiove. — Vozzi Michele.

CATANIA. — Fischetti Vincenzo, Rizza ten. col. Sebastiano.

Randazzo. — Saccone Carlo, Spidalieri Paolo, Vagliasindi cav. Tomaso, Vagliasindi Pennisi Diego.

CATANZARO. — *Chiaravalle Centrale.* — Staglianò cav. Vitaliano.

CHIETI. — *Pescara.* — D'Anchino Rocco, Ferruggia Umberto, La Porta Michele, Santoro Bruno.

COMO. — Bandel Bruno, Orsenigo rag. Carlo, Rampazzini Enrico, Vaghi rag. Washington, Vicario Carlo.

Bedero Valcuvia. — Martinoli Francesco.

Brivio. — Palma Pietro Vittorio.

Campione d'Intelvi. — Botta Attilio.

Cassago. — Galli Mario.

Civello. — SBABO ROSA.

Erba. — Lecchi Andrea.

Lecco. — Camera di Commercio ed Arti.

Maslianico. — Cerè Giuseppe, Federici Giovanni.

Varese. — Adreani Rinaldo, Cova Enrico, Croce rag. Francesco, Talamona Giannino.

Vedano Olona. — Montoli Giuseppe, Montoli Paolo.

COSENZA. — Bonofiglio Vittorio.

Civita. — Bellusci Giuseppe.

Francavilla Marittima. — Montilli Francesco, Sangiovanni Vincenzo.

Montegiordano. — Favoino Serafino.

Pietrafitta. — Piraino Francesco.

CREMONA. — Carletti rag. Costantino, Rizzi Libero.

Acquanegra Cremonese. — Olmi Francesco, Villani Ernesto.

Carpaneta Dosimo. — Ardigò Antonio.

Casalmaggiore. — Jassi Mario, Vallari avv. Mario.

Crotta d'Adda. — Rizzi dott. Sandro.

Ossolaro. — Ardigò Luigi Eugenio.

Pandino. — Grassi Angelo.

Pieve S. Giacomo. — Guzzeloni Edoardo.
Rivolta d'Adda. — Municipio.
Sesto Cremonese. — Scalvini Luigi.
CUNEO. — *Bra.* — De Marchi Arnaldo, Marchisio Pietro.
Carrù. — Beccaria Natale.
Ceva. — Bracco avv. Ulrico, Salvetti Celeste.
Fossano. — Gullino don Giuseppe.
Mondovì. — Albanello Ernesto, Rossi Pietro.
Saluzzo. — Avorna di Pualtieri ten. Carlo.
Torre di Mondovì. — Nasi Lorenzo.
FERRARA. — *Cento.* — Bianconi Antenore.
Massafiscaglia. — Canè Guido.
FIRENZE. — Allegretti avv. Giuseppe, ANAU LINA, Calistri Ugo, Conti Alfredo, Daneo Lodovico, Davis William Henry, De Knabé bar. Charles, De Santi dott. Silvio, Di Ramione Giuseppe, Gostinicchi Giovanni, Lippi Lamberto, Mariottini Giulio, MARIOTTINI MARIA, Masini cap. Luigi, Michelagnoli ing. Alessandro, Migliori Enrico, Mochi Ugo, Morandi Pietro, Morozzi Adolfo, Morozzi Ugo, Ojetti Ugo, Parenti Mario, Parenti Raffaello, Poggiolini avv. Giuseppe, Rucellai conte Cosimo, Signori Giovanni, Stiettini Gino, Tognini Fortunato, Urbini Giovanni, Zaccherelli Luigi, Zaccherelli Mariano, Zucconi Romualdo.
Castello. — Ragionieri Celso.
Dicomano. — Gherardelli Giuseppe.
Empoli. — Birindelli Alfredo, Guainai Dino.
Ferruccia. — Ceccarelli sac. Orazio, Chiti sac. Luigi.
Fucecchio. — Matteoni Ruggero.
Pistoia. — Brancolini Arturo, Ferrari Emilio, Frosini Adolfo.
Resti in Chianti. — Facchini dott. Corrado, Merighi Augusto.
Sambuca Pistoiese. — Santoli dott. prof. Quinto.
S. Piero a Ponti. — Ballerini cav. Ugo.
Sesto Fiorentino. — Tazzini Siro.
FORLI'. — Mantinovi geom. Adolfo.
Bertinoro. — Valpondi Giuseppe.
GENOVA. — Alberti Paolo, Astengo Ludovico, Brandt Ernesto, Canavese ing. Carlo, Castagneto Adriano, Cerrano rag. Giovanni, Clavarino march. cav. Emilio, Gandini Luigi, Gili Antonio, Gismondi Giov. Batta, Imperiali avv. Carlo, Mascardi Angelo, Molinari Giovanni, Nascimbeni Giorgio Paolo, Oneto Andrea, Ottolenghi Alfredo, Palestro Luigi, Pittaluga Tomaso, Rinaldi dott. Ulderico, Rocca G. B., Sechino cav. uff. Riccardo, Seggi Angelo, Trucco Mario Aurelio, Velzi Filippo.
Carcare. — Bovero Ottavio, Piccardi Carlo.
Lerici. — Caloni Angelo.
Pegli. — Chiappori Carlo.
Pontedecimo. — Porcile Amedeo, Porcile Aurelio.
Quinto al Mare. — Ravano Adolfo, Schiappacasse Antonio.
Rapallo. — Morandi Giovanni.
Rivarolo Ligure. — Torricella Felice.
Sampierdarena. — Podestà Carlo.
S. Terenzo al Mare. — Ratti Narciso.
Savona. — Becchi avv. Giov. B., Becchi cav. Giuseppe, Bosio cap. Tito, Lanza Cesare.
Spezia. — Bracco Rino.
GIRGENTI. — *Racalmuto.* — Mantia Salvatore.
Siculiana. — Campo cap. dott. Giuseppe.
GROSSETO. — Benocci Ezio.
LECCE. — Daniele prof. Achille, L'Istituto Tecnico « O. G. Costa », Municipio.
Galatina. — Miglietta avv. Giulio.
Gallipoli. — Coppola Cosimo.
Ginosa. — Ricciardi dott. Angelo.
Mandu[illegible]. — Farnerari Manfredi prof. [illegible]ilio.
LIVOR[illegible]O. — Cioni Giulio, Favilla F. Giov.
Ardenza. — Ditta « Fratelli di Ida Vernassa ».
LUCCA. — Pergola Amerigo.
Bagni Montecatini. — Ciabatta Vincenzo.
Pescia. — Collodi Franco.
Pietrasanta. — Barnini Sveno, Barsanti Amadeo.
MACERATA. — *S. Severino Marche.* — Marchetti Lorenzo.
MANTOVA. — Finzi Guido, Miglioli Arturo, Muratori Luigi, Reggiani Iginio, Volpi-Ghirardini ing. Giulio.
Cittadella. — Regonini sac. Carlo.
Moglia. — Sacchi Ribalto.
Monzambano. — Arrighi conte Marco.
Ostiglia. — Restani Adelelmo.
Quistello. — Municipio.
Roncoferraro. — Bozzini Giovanni.
Sabbioneta. — Lipreri Pietro.
Suzzara. — Bonaretti Fermo.
MASSA CARRARA. — *Pieve Fosciana.* — Simonetti rag. Giovanni.

Pontremoli. — Savini dott. Gualtiero.
MILANO. — Abbove avv. Alessandro, Alberti Angelo, Amori Rodolfo, Annoni Antonio, Annoni Giovanni, Avanzini Antonio, AVIGDOR RIMINI TINA, Baraldi Arturo, BIANCHI MAISETTI EMMA. Boegli Walther, Boselli Luigi, Bossi Enrico, Cane Bartolomeo, Carones Antonio, Castellina Umberto, Ciotti Oreste, Colombo Angelo, Comelli Livio, Crespi Italo, Crotta Carlo, Cumani Dalmiro, De Capitani Alessandro, De Ferdinando Guido, Degola ing. Giovanni, Di Parravicino conte Antonio, Di Parravicino conte dott. Emiliano, Erba Alfredo, Frigerio Giuseppe, Galimberti Sanzio, Galletti Atanasio, Galli ing. Eugenio, Guidali Pietro, Maggi Edoardo, MALACRIDA OLGA, Malandra sac. Alfredo, Martinella Ambrogio, Martinetto Achille, Mazza Aldo, Mazzoletti Ottavio, Meazza Attilio, Messa Martino, Messien Hermann, Michelotti Giuseppe, Montanarella Silvio, Moretti Franco, Morgante Roberto, Mortari Cesare, Pavani Amandino, Raimondo dott. Luigi, Ricotti Giovanni, Righini Carmelino, Righini Giacinto, Rimoldi Giosuè, Rivellini rag. Daniele, Rossi Aldo, Rusca geom. Ugo, Salvetat Vittorio Ulisse, Salvioni dott. Pietro, Santagata rag. Ettore, Santarella Luigi, Saracchi dott. Franco, Schieroni Enrico, Spalla Ernesto Paolo, Spizzirri Achille, Stobbia Franco, Tavecchia Dante, Terzoli Ettore, Tonini Pietro, Uglioni Celestino, Vaccari Giovanni, Valli Pasquale, Villa Angelo, Villa ing. Giuseppe, VISCONTI DI MODRONE duchessa IDA, Zini Ettore.
Affori. — Municipio.
Binasco. — Rognoni Angelo, Rognoni Luigi.
Busto Arsizio. — Cattaneo Guido, Wlassics ing. Carlo.
Cassano d'Adda. — Cairati Angelo, Forti Giovanni.
Castellanza. — Cerana Luigi.
Corno Giovine. — Rovida Cristoforo.
Crescenzago. — De Lorenzi Angelo, De Lorenzi Vittorio.
Desio. — Bosio Carlo.
Fagnano Olona. — Veronelli Enrico.
Gallarate. — Ghiringhelli Carlo, Orlandi Giuseppe.
Lambrate. — Ricotti Giuseppe.
Legnano. — Beer rag. Arnoldo.
Lissone. — Geradini Antonio.
Meda. — Brunati Antonio.
Monza. — Albertini dott. Alberto, Bonalumi Mario, Fossati Antonio, Garlati Luigi, Gerosa Rinaldo, Pitscheider ing. Nino, Todeschini Pietro.
Musocco. — Camera Giacomo.
Paderno Dugnano. — Massarani Aldo, Poletti Ercole.
Samarate. — Società Unione Sportiva Samaratese.
Saronno. — Musiani Ettore.
Sesto Calende. — Pinoli Francesco.
Sesto S. Giovanni. — Cami Dario, Gerosa Egidio, Pasqualis ing. Aldo.
Somma Lombardo. — Herrmann Erfrid.
Vimercate. — Mazzucotelli Giuseppe, Moro Enrico.
MODENA. — Zagni Remigio.
Villa Corlo. — Mazzoni don Lodovico.
NAPOLI. — Abatemarco Domenico, Calabrò Giovanni, Casazza Edoardo, De Cataldo avv. Francesco, Della Corte avv. Emilio, Diana Pasquale, Farina cav. Ernesto, Filiola Eduardo, Fiore ing. Giuseppe, Freytag Gualtiero, Giordano dott. prof. Errico, Giovene Pacifico, Modugno Francesco, Porcelli sottot. Giuseppe, Pretti dott. Pietro, Pugliese avv. Carlo, Rodinò di Miglione ing. Francesco, Rossano Duni Consiglia, Rusch Carlo, Rusconi Antonio, SAGGESE GIOVANNINA, San Malato Vincenzo, Spada Francesco, TACCONIS GIOLINO LIDIA, Vernetta Giulio.
Pozzuoli. — D'Agostino ing. Fortunato, Gallo ing. Amedeo.
S. Giorgio a Cremano. — Capurro Romolo.
NOVARA. — *Baceno.* — Alberti Remigio.
Biella. — Miglietti Giuseppe.
Bieno. — Francioli Giovanni, Martinetti Ferdinando.
Borgomanero. — Bogliani Camillo, Gruppi Guido.
Borgolavezzaro. — Bozzolo Carlo.
Candelo. — Pozzo Francesco.
Cannero. — Erba Marco.
Cannobio. — Maggi Giuseppe.
Cossato. — Municipio.
Crodo. — Roncagliolo Mario.
Domodossola. — Albertazzi cav. A. Secondo, Baldantoni Ezio, Bellino Maurizio, De Luca Davide, Griggi Luigi, Massenz Leone.
Galliate. — Cardano don Giacomo, Gallotti don Silvio.
Gattinara. — Riva-Vercelotti rag. Cesare, Schaertler ing. Carlo.
Intra. — Abbiati Annibale, Gallotti Carlo.
Occhieppo Inferiore. — Bazzocchi Felice.
Oleggio. — Merlo rag. Giovanni.
Pallanza. — Franzosini Ottaviano.
Rè. — Monti Eugenio.
Stresa. — Bellosta Vincenzo, Lanz Edoardo, Volontè Vittorio.
Suna. — Ganzetti Antonio.
PADOVA. — Mazzarolli Annibale, Perosa Antonio, Traverso prof. G. B., Zaccaria Antonio, Zampollo Florindo.
Conselve. — Marescalchi Luigi.
Massanzago. — Baglioni N. U., cav. Giov. Antonio.
Montagnana. — Spighi Pompilio Angelo.

Noventa. — Isolani Arcangiolotto.
S. Martino di Lupari. — Girardi Giuseppe.
PALERMO. — De Specches di Schysò march. Giovanni, Principe di Camporeale, Gentili Domenico, Paulsen dott. cav. Federico, Petrillo Eugenio.
Collesano. — De Maria cav. Rodolfo.
Lercara. — Rinaldi ing. Giovanni.
Monreale. — Epifanio prof. Vincenzo.
PARMA. — *Borgo S. Donnino.* — Cocconi Valentino, Orlandi Benvenuto.
Noceto. — Slawitz Emilio.
PAVIA. — Losio rag. Ugo, Migliavacca Ettore, Romano Mario.
Bascapè. — Tornielli Egidio.
Cilavegna. — Starone sac. Giuseppe.
Codevilla. — Feltri Luigi.
Garlasco. — Guallini ing. Ercole.
Voghera. — Maragliano avv. Luigi, Palli ing. Renzo.
PERUGIA. — *Città di Castello.* — Borgia di Caddeddi bar. Michele.
Gubbio. — Monacelli Francesco.
Petrignano d'Assisi. — Fabbrizi Giovanni.
Rieti. — Pitoni Alberto.
PIACENZA. — Maggi avv. Gino, Tibaldi Giuseppe.
S. Lazzaro Alberoni. — Chiapponi Celso.
PISA. — *Cècina.* — Butelli Tarquinio, Falchi Enrico, Fillj Fiorino, Galoppini Arnolfo.
PORTO MAURIZIO. — Guala Reno.
Bordighera. — Soleri Estero.
Diano Marina. — Zucchinetti Annibale.
Oneglia. — Piccardo Giacomo, Vicinanza ten. Giacinto.
S. Remo. — Conio Stefano, Giordano avv. Cesare.
Valloria Marittima. — Pisani Giandomenico.
POTENZA. — *Castelluccio Inferiore.* — Circolo « Ca Ira ».
RAVENNA. — Tarlazzi Pietro.
Brisighella. — Vassura Carlo.
Cervia. — Melchiorri Quinto.
Faenza. — Guadagnini Secondo.
REGGIO CALABRIA. — *Bivongi.* — Bova Francesco, Papello Giov. Battista, Pisani Giovanni
REGGIO EMILIA. — Camera di Commercio ed Arti, VALDE' BICE.
Villa Gaida. — Motti Antonio.
Villa S. Maurizio. — Cerioli Celso.
ROMA. — Betts Luigi, Calabresi Guglielmo, Chiuni Giuseppe, Cianciolo sottot. Giuseppe, Conte dott. Paolo, Cuany Augusto, Fontebasso prof. Pierantonio, Gay Giuseppe, Medici avv. Luigi, Miraglia Arturo, Noli da Costa conte Marcello, Pagnani Fusconi Pietro, Pellegrini march. F. Saverio, Pizzirani avv. Gaetano, Rossi cap. Alberto, Rossi ing. Ermanno, Santucci Fontanelli Francesco, Senni conte Giulio, Tonni Bazza ing. Vincenzo, Vasconi Pio, Vercellio dott. Filippo, Vitale ing. Mario.
Tivoli. — Todini Mario.
Viterbo. — Lepri Adolfo, Pezzullo avv. Pietro.
ROVIGO. — Baraldi ing. Angelo, Candotti geom. Vitt. Emanuele, Rossati ing. Marco.
Adria. — Gagliardo Cesare.
Cavanella Po. — Guglielmini dott. Alessandro.
SALERNO. — *Montecorvino Rovella.* — Bassi dott. Gerardo.
Padula. — Santelmo Vincenzo.
SIENA. — Antonioli sottot. Giuseppe, Dialti dott. Giulio.
Chianciano. — Morviducci don Michele.
SIRACUSA. — *Avola.* — Santuccio Corrado.
Vittoria. — Bongi sottot. Guido.
SONDRIO. — *Tirano.* — Briolini Francesco.
TERAMO. — *Carpineto alla Nora.* — Zanetti geom. Ernesto.
Castellammare Adriatico. — Muzii Guglielmo, Saltara Mario.
Colonnella. — Franchi Andrea.
Penne. — Del Bono Massimo, De Nardis Giovanni.
TORINO. — Aldisio Giuseppe, Annone prof. Angelo, Balzaretti ing. Giovanni, BALZARETTI MORO ANGIOLETTA, Bonino avv. cav. Lorenzo, Bruno Stefano, Brusasca Enrico, Cajelli Giuseppe, Camussi Adolfo, Comolli Cesare, Corino Nicola, Corio Francesco, Cougnet dott. cav. Filippo, Cremona prof. ing. Luigi, Da Camino Francesco, De Bossoreille de Ribou Guy, Di Pollone cav. Emanuele, Di Rorà conte Emanuele, Doglia Luigi, Durante Domenico Maria, Falchero Giuseppe, Falcione Oreste, Gallo Felice, Garzia Oronzo, Giaij Giov. Battista, Grossi Angelo, Labbro Ercole, Martinetto Luigi, Mollardi Cesare, Monticone Gaspare, Neirotti Mario, Pacotto Vincenzo, Pesce Giovanni, Pessana

Domenico, Poggetto Emilio, Pollano Riccardo, Regge Pietro, Riva Emilio, Rossi Francesco, Scavarda Pietro, Toniolo ing. Giuseppe, Viale Alberico, Vieri Felice.
Avigliana. — Panicco Giovanni.
Brandizzo. — Barbero Umberto.
Bussoleno di Susa. — Favro Giovanni.
Carignano. — Gandiglio Antonio.
Pinerolo. — Chabert Pietro, Portis Clemente.
Piossasco. — Ferlinghetti Battista.
Pomaretto. — Concourde cav. uff. Enrico.
Pont Canavese. — Fasana Pietro.
S. Giorgio Canavese. — Tonso Michele.
Settimo Torinese. — Bardelli Enrico.
Villeneuve. — Anselmet Silvano.
TRAPANI. — Cammareri Germano.
TREVISO. — Vianello dott. Giulio.
Cordignano. — Busolini Paolo.
Crespano. — Rossi Gaetano.
UDINE. — Sendresen Fritz, Squarcina Lodovico.
Ampezzo. — Nigris Tobia.
Barcis. — Fantin Domenico.
Casarsa. — Orlando Paolo.
Enemonzo. — Venier Carlo.
Pordenone. — Marta Giuseppe, Valenzin Leone.
Remanzacco. — Zoccolari cav. magg. Umberto.
Resiutta. — Mazzaro Gino, Mazzaro Vittorio.
Sacile. — Rapuzzi Giovanni.
Tolmezzo. — Ortis geom. Fedele.
VENEZIA. — CHIURLOTTO SCARSINI LINDA, De Pluri avv. Giuseppe, Martini Crotti conte Franco, Montesco Umberto, Pivato Aldo, Pivato Marcello, Pivato Ugo, Tommasini Degna dott. Antonio, VIANELLO MALUTA MARIA.
Cavarzere. — Andruzzi ing. Nestore, Moreschi geom. Giuseppe.
Cona. — Bordin Attilio, Minetto Basilio.
Scorzè. — Municipio.
VERONA. — Tedeschi dott. Carlo, Tedeschi dott. Gino.
Bovolone. — Pizzoli Carlo.
Casaleone. — Bonfante Agostino.
Legnago. — Ambroso Primo, Patuzzo Andrea, Siboni Giulio, Uberti Eugenio.
VICENZA. — Novello Antonio, Todescato dott. Romolo, Zenorini rag. Alessandro.
Bassano. — Baggio Giovanni.
Posina. — PASETTI EMMA.
Rotzo. — Carimini Stanislao.
Santorso. — Massignan prof. avv. Raffaello.
Schio. — Negro Giacomo.
COLONIA ERITREA. — *Massaua.* — Martini Oreste.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Freisinger ing. Alfredo.
Pisino. — Uicich Ettore.
Romans. — Candussi Giuseppe.
TRENTINO. — *Ala.* — Zomer Umberto.
Matarello. — Club Ciclistico.
Rumo Marcena. — MASSENZA ved. FANTI.
PROVINCIE DIVERSE. — *Kistanje.* — Ostoja geom. Paolo.
Neumarkt. — Grasmaier Alois, Maunich Adolf.
Verlicca. — Novakovic Dragomiro.
Vienna. — Porges Federico.
Zara. — Donati Giuseppe, Perlini Antonio.
Zeùtschach. — Blùm Joh.

Francia.

Lyon. — Morel-Journel Georges.
Parigi. — Cesconi avv. Victor, Chérnit Prosper, Delagrave Charles, Merlo Francisco P., Pegram Fendall, Pomeroy Randle.

Monaco Principato.

Barbier Roger.

Germania.

Dornach. — Tonoli Ernesto.
Dusseldorf. — Poensgen C. R.
Mulhausen. — Bandini Tomaso, Bellini Ariodante, Cauta Giuseppe, Casellas Pedro, Colombina Giuseppe, Fogliata Erminio, Magni Giuseppe, Pozzi Rizieri, Sacchi Enrico, Zorzini Angelo.
Wiesbaden. — Elze Walter.

Inghilterra.

Londra. — Baglioni cav. Bernardo, Bravo Giuseppe, Morandi Angelo.

Svizzera.

CANTON TICINO. — *Biasca.* — Maccanetti Giuseppe, Peduzzi Alfredo, Rezzonico Giovanni, Romaneschi Plinio.
Giubiasco. — Guarneri Emilio.
Locarno. — Andermars Carlo.
Lugano. — Colli Medaglia Giuseppe.
Malvaglia Chiesa. — Blotti Antonio.

AFRICA.

Alessandria d'Egitto. — Salama dott. Joseph.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Boston. — Holmez Edwin B.
Philadelphia. — Conquest W., Robert Folger.
S. Francisco California. — Haulon Charles F.

Virginia.

Charleston. — Zorio G. B.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Alberti. — Marelli Eugenio.
Arroye Algodon. — Debarberis Angel.
Ausonia. — Ancarani Antonio, Pizzi Giuseppe.
Azul. — AVILA V. ROSA, Sansat Miguel.
Buenos Ayres. — Adamo dott. Josè N., Brusa Vittorio, Castellani Guido, Lorini Angelo, Molina E., Molina arch. Giuseppe, Otamendi cav. Manuel, Puppo Antonio, Raimondi Adolfo B., Solari Giuseppe, BRUSA S. SAVINA, VALDANI LINA, Vara Pietro J.
Cabral Arroye. — Boidi Carlo.
Casilda. — Bortolotto Santo, Frontini Massimo, Ponti Giovanni.
Collipulli. — Mezzano Paolo.
Dique S. Roque. — Missana Pietro.
Firmat. — Baldassini Agustin.
La Playosa. — Brusa Francisco, Casaretto Antonio, Francesetti Jose, Spila Juan.
Las Perdices. — Repossi Vincenzo.
Luca. — Casa Baltasar.
Pozo del Molle. — Lerda Angelo, Massa Manuel.
Rosario. — Abade Emanuele, Dix Alessandro, Pedraglio Alessandro, Pozzi Edgardo, Raymond Antonio.
Tio Pujeo. — Bergami Angelo, Picco Costantino.
Villa Maria. — Alessio Giuseppe, Beldi Oreste, Ceballos dott. Mariano, Cella Luigi, Giorgi Cesare, Grenat Luigi, Mascarello Juan, Osler Pedro, Rizzi Santiago, Seppey Porfirio, Torrent Antonio, Urquiza Feliciano.

Brasile.

S. Paolo. — Mazzali Vincenzo.

Equatore.

Guayaquil. — Fossa Giovanni, Morbioni Saverio.

Uruguay.

Montevideo. — Becherelli Carlo, Budetti Angelo, Rimoldi Santino.

ASIA.

Beyrouth. — Odano Francesco Camillo.
Damasco. — Denti Egidio.

Posizione dei Soci al 15 Settembre 1909.

Soci annuali al 15 Agosto 1909 . . .	N. 73 009
Dimissionari, irreperibili, morosi, ecc. .	» 114
	N. 72 895
Soci nuovi inscritti al 15 settembre 1909 .	» 835
Totale Soci annuali	N. 73 730
Soci vitalizi al 31 dicembre 1908 . . .	N. 2 329
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 settem. 1909	» 545
	N. 2 874
Totale Soci	N. 76 664

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi — Capriolo & Massimino - Milano.

ANNO XV 90.000 Copie N.º 11, NOVEMBRE-1909

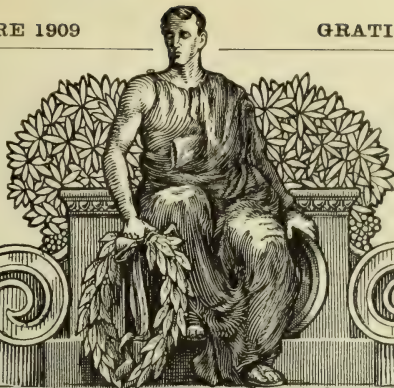
RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

TOVRING CLVB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

PISTOLA AUTOMATICA TASCABILE
"STEYR,,
Calibro 6,35
a 7 colpi
con
CANNA
a BASOULE
ed
EIETTORE
AUTOMATICO
Calibro 7,65
a 8 colpi
con
CANNA
a BASCULE
ed
EIETTORE
AUTOMATICO
STEYR
La caratteristica della Pistola Automatica "STEYR,, è quella d'essere la prima al mondo fabbricata con canna a bascule.
Come nei fucili da caccia, la canna può aprirsi a volontà, col semplice spostamento d'una chiave, presentando così al tiratore l'apertura della camera.
QUESTO VANTAGGIO IMPORTANTISSIMO
che la rende superiore a tutte le armi congeneri attualmente in commercio, permette in qualunque momento l'ispezione rapida alla canna, di accertarsi se questa è carica o no, se in perfetta manutenzione, ecc. L'apertura della canna si ottiene automaticamente con la contemporanea espulsione automatica della cartuccia eventualmente contenuta nella camera. Così lo scaricamento, l'ispezione e la pulizia dell'arma si possono effettuare senza il minimo pericolo, con la massima facilità e quasi istantaneamente.
Tutti quanti i pezzi componenti la pistola sono facilmente ricambiabili. — Questa pistola non è soltanto una delle più semplici e delle più leggiere, ma è altresì una delle più piccole, più pratiche e più sicure.
La sua costruzione è accuratissima ed il suo aspetto molto elegante.
La Pistola Automatica "STEYR,, impiega cartucce caricate con polvere senza fumo e con palla ricoperta di maillechort.
PISTOLE E MUNIZIONI RELATIVE
IN VENDITA PRESSO TUTTI GLI ARMAIUOLI DEL REGNO
Rappresentanti esclusivi per l'Italia:
LÉON BEAUX & C°
(SOCIETÀ FRANCO-ITALIANA)
MILANO
ESIGETE le cartucce speciali per Pistola "Steyr,, marca LÉON BEAUX & C.

ANNO XV - N. 11 · NOVEMBRE 1909 GRATIS AI SOCI DEL TOURING

RIVISTA MENSILE

TOURING CLUB ITALIANO

F.A.C.

II.

La Ferrovia dell'Appennino Centrale, amenissima tra S. Sepolcro e Gubbio pel continuo panorama delle montagne vicine che da ogni parte la chiudono, ha però un carattere meno agreste e ben diverso che sul Passo dello Scopetone descritto nel numero precedente della *Rivista*.

Essa percorre dapprima un vasto tavoliere piano, largo parecchi chilometri, chiamato propriamente la Valle Tiberina e che finisce a Città di Castello. Poi prosegue presso la radice dei colli

Raccomandiamo ai Soci di rinnovare la Quota 1910

CAMINO DEL XIV SECOLO NELLA TENUTA COLLACCHIONI. S. GIUSTINO. CASTELLO DEL SECOLO XV, ORA VILLA BUFALINI

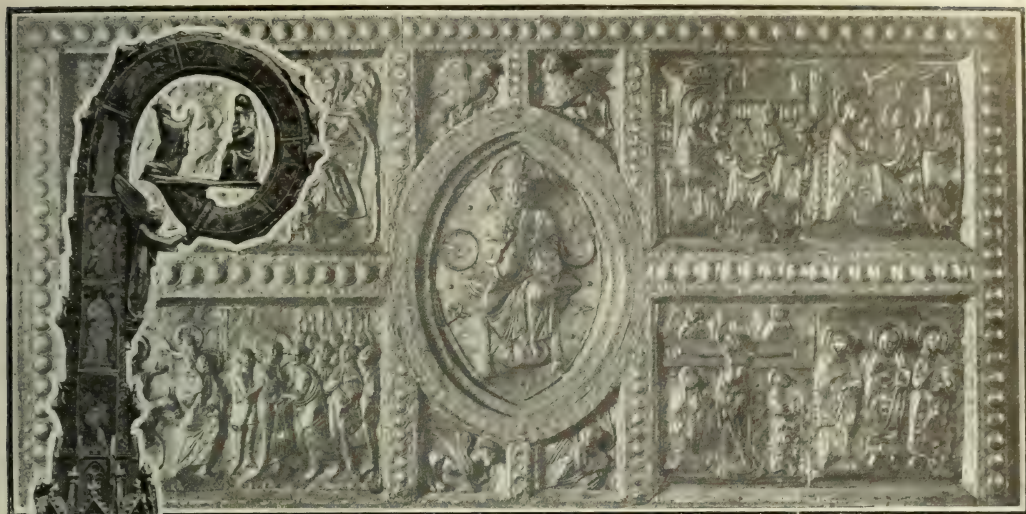
sul fondo piatto alluvionale ove serpeggia il Tevere, fin sotto Umbertide. Qui ne diverge per la stretta e breve gola d'un suo affluente, l'Assino, che traversa e riattraversa sei volte, per ascendere sull' altipiano di Gubbio e poi internarsi di nuovo fra i monti della valle del Chiascio e finire a Fossato.

Sono paesi fertili e ben coltivati, ricchi di tabacco ed ora anche di barbabietole che in settembre e ottobre vengono portate alla linea ferroviaria per essere spedite ad uno zuccherificio di Foligno. Ma questi paesi sono ancor più ricchi delle proprie gloriose memorie, le quali si affacciano palesemente anche all'osservatore più superficiale negli avanzi romani sparsi nei pressi della Flaminia che corre a poca distanza, nelle mura castellane, nei palazzi della rinascenza, nelle chiese quattrocentesche innestate sulle strutture delle più antiche romaniche, nelle svariate opere d'arte che ornano dovunque gli edifici pubblici e le abitazioni patrizie.

E' Città di Castello, legata da facili comunicazioni con Urbino e con Perugia, che ebbe i primi dipinti di Raffaello Sanzio. E' a Pieve S. Stefano che il Perugino cominciò la propria carriera di grande artista e attinse dagli orizzonti stessi che noi contempliamo lungo la ferrovia, il senso d'arte che lo fece maestro al Sanzio. E' S. Sepolcro che diede i natali a Pier della Francesca, ne ebbe il capolavoro frescato nella sala comunale dei matrimoni, e ne irradiò tante opere magnifiche nei dintorni. E' a Caprese che nacque Michelangelo (1). E Gubbio fu la culla dei Nelli e di tanti altri pittori e di quel Mastro Giorgio che scoperse il segreto per dare alle maioliche certi mirabili riflessi metallici (ora ritrovato dalle fabbriche pesaresi). E mentre Gubbio diventava un centro tra i principali di terrecotte vetriate, Della Robbia ed i suoi scolari, disseminavano una quantità di splendidi lavori nelle chiese e nei palazzi comunali dell'Alto Tevere.

***

Fuori di S. Sepolcro si lasciano in disparte a monte due luoghi che hanno nomi di buon augurio: Paradiso e Corposano, tra i quali s'inerpica una strada fino all'eccelso convento di Monte Casale. Poi si passa S. Giustino, piccolo paese aprico lungo lo stradone nel punto in cui si dirama la nazionale che varca l'Appennino al classico e pittoresco Passo di Bocca Trabaria per S. Angelo in Vado e Urbania.

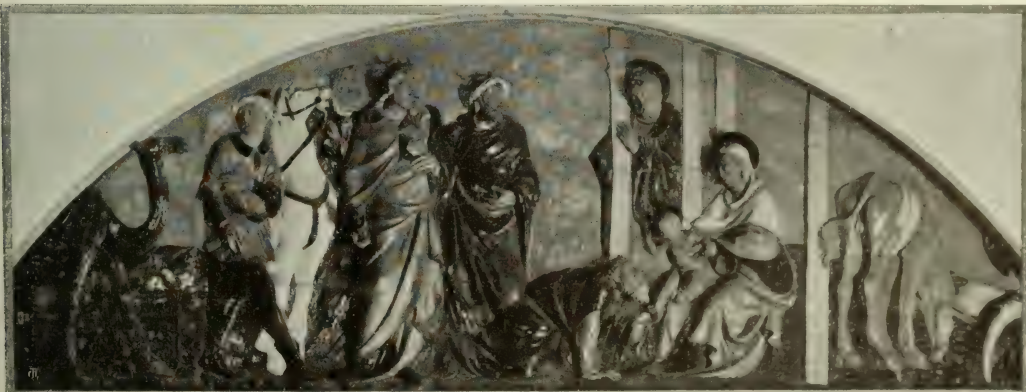
(1) Questo ricordo non potrebbe essere più ampollosamente ricordato dalle numerose lapidi locali. Una dice: « Fra le diroccate sue mura — questo castello vetusto — conserva geloso ai posteri — la cuna di Michelangelo — superbe nazioni, illustri cittadi — invidieranno — tanta fortuna ». E' inutile dire che la cuna poi non c'è. Un'altra lapide, nella camera della nascita, dice: « Qui — piene di amore — le arti più belle — al prediletto bambino – infusero — tutte le loro virtù — perchè il suo nome nei secoli — suonasse — Michel più che mortale Angiol divino ». Auff!

Pallio d'argento cesellato del XII secolo e Pastorale del XV nel tesoro della Cattedrale di Città di Castello.

E' quì nei dintorni il podere delle Querce (tenuta Collacchioni) ove, vestigio della signorilità e delle larghezze padronali di un tempo, si conserva ancora un magnifico camino scolpito nel XIV secolo, adesso negletto ma che meriterebbe veramente l'onore di un museo.

E in S. Giustino stesso (lo si rasenta colla ferrovia) vi è un castello del XV secolo, ora Villa Bufalini che conviene visitare giacchè i proprietari cortesemente lo permettono ai turisti. Un giardino all'italiana circonda in parte la vecchia e forte costruzione, alquanto deturpata da aggiunte senza stile ma ancora bellissima. L'interno conserva molte cose notevoli: più importante fra tutte un salone del primo piano decorato di quadri alle pareti e la cui volta abbastanza ben conservata è tutta a freschi di C. Gherardi. La fantasia sbrigliata ed esuberante del pittore ha ritratto le più libere favole della mitologia, conservando del gusto dell'epoca anteriore, artisticamente più castigata, soltanto le inquadrature e le minori decorazioni raffaellesche.

Ora eccoci a Città di Castello — Castello senz'altro, come più brevemente si usa dire colà — cittadina vivace, attiva, fiorente, risorta sulle rovine della *Tifernum Tiberina*, distrutta da Totila re dei Longobardi.

L'antico nome sopravvive però sempre nell'aggettivo — tifernate — che si applica volontieri ad una quantità di cose di Castello e sembra dare ai tifernati — poichè essi si chiamano con qualche orgoglio così — la soddisfazione quasi nobiliare di un sonoro ricordo romano.

Castello, chiusa nelle sue mura del 1518, può in certo modo dirsi la città dei Vitelli, padroni suoi nel XV e nel XVI secolo, i quali, presi dalla manìa del fabbricare vi si costrussero non so quanti grandi palazzi. Vi ha perciò il palazzo

Lunetta di Scuola robbiana nella Chiesa di Santa Cecilia in Città di Castello.

Vitelli a porta S. Egidio presso la stazione, grandioso sebbene di linee semplici, con una loggia interna riccamente decorata di pitture con soffitti e volte bellissime, con un giardino notevole in fondo al quale sorge una villetta «La Palazzina» del XVI secolo. La volta del maggior salone, anch'essa del Gherardi, è uno di quei meravigliosi garbugli seicenteschi che si potrebbero paragonare ai poemi del tempo: all'Orlando, per esempio, poichè ne hanno la sconnessione, la pompa, l'immaginazione inesauribile, l'ardimento quasi spavaldo che si permette di fare d'ogni erba fascio e riunisce nello stesso quadro le cose più stravaganti. Soavi amorini volano in mezzo a zucche enormi; delle figure di donna hanno il busto racchiuso in armature quasi stilizzate, in modo che dovendo figurar delle cariatidi nelle vele delle volte sono addirittura trasformate quasi in mensole. Le prospettive e gli scorci più straordinari sono affrontati senza la minima preoccupazione. La miscellanea è completa tra motivi architettonici di cui la statica sarebbe introvabile, e fogliami, fiori e frutti di una flora vera ma cresciuta a dimensioni immaginarie e figure di animali normali mischiate a mostri fantastici. E nondimeno l'ingegno profuso in questa baraonda è così fresco che ci soggioga: l'effetto è chiaro malgrado tanti dettagli; l'ufficio di ogni parte si compie con ritmo e proporzioni perfette.

Un altro palazzo Vitelli designato coll'appellativo di «a San Giacomo» sorge più oltre. Poi vi è ancora un palazzo Vitelli «alla Cannoniera», con una facciata interna verso il giardino a graffiti e degli affreschi decorativi e neppure manca una piazza Vitelli. Tra i palazzi di Castello è da notarsi anche il Mancini, con una pinacoteca privata ricca di bellissimi quadri, tra cui anche di Luca Signorelli.

Ma il nucleo degli edifici più notevoli di Castello è ad una sua estremità dove si appoggiano l'uno all'altro il Palazzo Comunale, ov'è la Pinacoteca, e la Cattedrale dedicata a S. Florido.

PIVIALE FIAMMINGO DONATO DAL PAPA MARCELLO II ALLA CATTEDRALE DI GUBBIO.

RELIQUARIO DEL 1420 NEL PALAZZO COMUNALE DI CITTÀ DI CASTELLO.

Angelo d'Orvieto nel 1300 ha costruito il Palazzo dei Priori ove ha sede adesso il Comune, colla semplicità di linee dell'epoca, in cui spira tanta nobiltà e tanto vigore.

Questi palazzi comunali toscani ed umbri sono tutti fratelli di una famiglia robusta di splendida razza: mezzo palazzi e mezzo fortezze. Dei tempi in cui il rumore delle armi e delle mischie sanguinose era abituale, hanno le mura bugnate di rude pietra viva, i pianterreni quasi senza aperture, tranne un portone dalle imposte massiccie, asserragliato il quale non doveva certo essere facile alle fazioni di penetrare nell'interno. E dei tempi che furono i secoli d'oro dell'arte essi hanno le fastosità nel piano superiore, ove le finestre sono per lo più bifore e spesso leggiadramente frastagliate di archetti gotici e le sale vaste furono affrescate da pittori di vaglia, con opere talora immortali con quella stessa facilità con cui oggi le si imbiancherebbero.

Il palazzo comunale di Castello ha un cortile

piccolo, con una grande e solenne scalea, che si innalza tra volte ribassate del più bell'effetto. Esso contiene anche una preziosa raccolta d'arte. Eppure nell'inventario artistico del nostro paese questo piccolo municipio non viene segnalato come uno particolarmente dovizioso, tanto abbondano fra di noi certe ricchezze!

Il San Sebastiano di Luca Signorelli (1496) è quì, e vi sono il Salvatore del Mondo di Pier della Francesca, insieme ad opere di Eusebio da S. Giorgio (tra cui una bandiera che fu a lungo attribuita a Raffaello) di Francesco Tifernate da Castello, di Giovanni Piemontese, di Raffaello del Colle e d'altri.

Fra tanti quadri l'occhio si riposa volontieri su varie terrecotte, specialmente una grande Assunzione di Andrea della Robbia o dei suoi scolari. Nè mancano alcuni di quei graziosi oggetti caratteristici, di anonimi artefici, di cui tanti furono messi in luce e segnalati all'ammirazione pubblica nelle esposizioni d'arte retrospettive di Siena e di Perugia.

Vi è specialmente un superbo reliquario del 1420, d'argento smaltato, gotico, a tre teche, con gugliette e pilastrini e trafori e piccole chimere che sembrano cavallucci marini. Un orafo d'oggi saprebbe forse fare di meglio come tecnica di montatura, ma non potrebbe di sicuro ritrovare una ispirazione così pura e sincera, la quale è un riflesso di quella fioritura di sentimento che in quell'epoca creò tanti capolavori nell'oreficeria, mentre nascevano nell'architettura S. Maria del Fiore, il Duomo di Pisa e quello di Orvieto.

La Deposizione di L. Signorelli nella Chiesa di S. Croce in Umbertide

La leggerezza di trina di questo reliquario paragonata colla poderosa robustezza del palazzo in cui lo si conserva, dà misura della versatilità del genio italico, che seppe tradurre in forme così intimamente rispondenti all'idea ispiratrice il concetto della forza del Comune e dell'elevatezza della fede religiosa.

Accanto al palazzo sorge la Cattedrale di S. Florido, cominciata già nel 1012, ma poi rifatta dal 1480 al 1540 da Elia di Bartolomeo Lombardo e da suo figlio con una di quelle strette comunioni domestiche in un'opera artistica che allora erano frequenti. Soltanto un portale e la torre campanaria sono rimasti dell'antichissima chiesa: il resto è della rinascenza, tranne la facciata, purtroppo barocca.

Ma così com'è questo tempio è imponente: una gradinata sul davanti l'eleva abbastanza perchè sotto di esso possa distendersi una seconda chiesa sotterranea, vasta quanto la superiore e riunita a questa da una oscura scala interna. La cripta, quasi la catacomba, sotto il tempio

Palazzo dei Priori, ora Comunale, in Città di Castello (Angelo da Orvieto, xiv secolo).

è sempre un simbolo suggestivo, riproduce plasticamente l'albore del cristianesimo che precedette i suoi trionfi.

Il tesoro della cattedrale ha cose notevolissime; un pallio d'argento cesellato e un pastorale sopratutto. Il primo, semplice e rozzo ma pur bello nelle linee generali, è del xii secolo e serba l'impronta arcaica della durezza bizantina; il secondo, del xv secolo, fatto più leggiadro dagli smalti, ha tutte le grazie dei suoi tempi.

Ma talora in un viaggio cose anche meno importanti di altre destano impressioni più profonde e così per me il ricordo più vivo di Castello è legato ad una lunetta, certo non meritevole di lode particolare, della scuola dei Della Robbia, che è in S. Cecilia. Forse la luce, forse il momento me la fecero parere così ingenua e graziosa da trattenermi in ammirazione. Il barbuto e solenne Mago orientale si prostra davanti al Bambino, mentre questi lo saluta con grazia e degnazione infantile; il S. Giuseppe se ne sta appoggiato ad un pilastro sbirciando con compiacenza la scenetta d'ossequio senza troppo farle caso come a cosa naturale e dovuta; un cammello, per farlo entrare nell'angolo della lunetta, è ridotto a convenienti proporzioni: tutto ciò è così semplice e grazioso che fa sorridere e commuove. E' da questa impressione di quietismo riposante che mi sento scosso e come urtato nel trovare un po' dappertutto (ed è generale in queste città) i muri imbrattati da iscrizioni poco civili e affissi su molti monumenti, si può ben deplorarlo senza riguardo alcuno, gli avvisi più indifferenti o gli eccitamenti più aspri alle lotte e alle astensioni elettorali o agli scioperi di protesta.

E' per togliermi un poco a questo contrasto troppo vivo che mi dirigo alla frescura del giardino pubblico, abbastanza bello e con una grande vista sulla Valle Tiberina. Ma che qualità di ghiaia in quei viali! Bisogna andarvi in zoccoli se non si vuol rompersi i piedi...

***

Riparto. Il treno oltrepassa presto S. Secondo gira il pendio di un colle in cima al quale vi è il Santuario di Canoscio, famoso per le feste e le scampagnate, rasenta Umbertide (una volta si chiamava Fratta) cittadina di non grande interesse, ove però nella chiesa di S. Croce vi è una magnifica Deposizione di Luca Signorelli, poi dalla stazione di Montecorona abbandona la Valle del Tevere, entra nella stretta dell'Assino e per essa raggiunge il grande altipiano di Gubbio.

Gubbio, meta artistica principale del nostro viaggio, sta su un lato del piano, allo sbocco di una gola rocciosa fra il Monte Calvo (m. 983) e il Monte Ingino (metri 908) distesa sulle falde ripide di questo secondo colle e dominata da circa trecento metri dal convento dedicato al suo protettore S. Ubaldo.

La mole maestosa ed enorme di un altissimo palazzo merlato e massiccio con una torre, spicca subito sovrana fra tutti gli edifici del paese. E' il Palazzo dei Consoli. Sembra che tutto sia disposto per far corona a questo gran monumento.

Gubbio è diviso in striscie disposte press' a poco orizzontalmente l'una sull'altra sulle falde della montagna da tre strade che sono, cominciando da sotto in su, il corso Garibaldi, via Savelli e via XX Settembre, riunite da

Il cortile del Palazzo Ducale di Gubbio.

ripide traverse. Non dappertutto Gubbio è sufficientemente pulita. Nè ancora vi è l'illuminazione elettrica che pure esiste in vicini paesi, e il saliscendi delle vie priva buona parte di queste del movimento di carri e carrozze. Tutto questo contribuisce a mantenere al luogo l'aspetto suo caratteristico. Aggirarsi in certe parti di Gubbio è rivedere un paese di cui l'aspetto medioevale si può assai facilmente ricostituire con un po' di fantasia. Una stradetta ad archivolti neri conduce a due monumenti il Palazzo Ducale e il Duomo anzichè, come si potrebbe credere, a qualche luogo miserabile. Poi la stradetta passa quasi di livello accanto al tetto del Duomo stesso, poichè il tempio è così addossato alla montagna che questa ne forma uno dei fianchi. Quindi scende malagevole e ghiaiosa, serrata tra una fila di abitazioni poverissime e il lato interno delle alte mura che circondano Gubbio dalla parte montana. Da sopra le torri dirute, dagli avanzi delle merlature, dai crepacci che di tanto in tanto squarciano questi ruderi medioevali imponenti, sporgono sulla stradetta arbusti ed erbacce. Certe case sgretolate non hanno perdute tutte le tracce dell'antica bellezza che l'occhio osservatore ripristina, facendola rispuntare dalle finestre archiacute, dai portoni, dalla ricorrenza di certi fregi.

Sui tetti di casupole cadenti sorge nell'azzurro qualche altissima torre ammantata d'edera; accanto a finestre scompagnate, prive d'imposte e senza davanzali, nei muri sono incastrate le vestigia delle antiche e belle strutture, insieme alle braccia sganghcrate dei lumi a petrolio.

Il prototipo di questa nobiltà decaduta è il Palazzo Ducale.

Un'erta stradetta conduce ad un povero portone chiuso, cui bisogna picchiare. Uno sciame rumoroso di ragazzetti viene ad aprire. Un piccolino ricciuto e moccioso con due grandi occhi neri profondi, che potrebbe dopo una buona lavatura servire di modello per un Bambino Gesù, mi saluta arditamente e porge la mano per il suo diritto, il soldo. Così viene allevato. Uno dei più grandicelli mi conduce in visita. Esso non sa dirmi altro se non che « c'era prima in questo palazzo una filanda di seta ». Sarà vero? Se è vero deve aver emigrato per l'imminente pericolo che tutto cadesse. D'ogni parte sono puntellati soffitti e tetti; bisogna camminare con precauzione se non si vuol cascare nelle buche o picchiare il capo in qualche armatura. Questo non è un palazzo invecchiato e cadente, ma uno scheletro. Adesso finalmente vi si fa qualche opera di urgente difesa, ma nulla potrà più rifare ciò che è distrutto.

Questo palazzo fu la residenza dei duchi di Urbino e costruito dopo il 1470 dallo stesso autore del Palazzo Ducale d'Urbino, Francesco di Giorgio da Siena. Caduto poi a poco a poco in mani incapaci fu venduto per una miseria ad una famiglia che liquidò in modo indegno quanto si potè asportare. Un gabinetto ducale da studio intarsiato da Pier Angelo da Gubbio andò a Roma, tutti gli oggetti furono venduti, perfino i battenti intagliati delle porte, i davanzali delle finestre, le pietre scolpite dei camini. Attila che distruggeva per principio e non per lucro è più scusabile.

La bellissima corte è quasi la riproduzione di quella del Palazzo d' Urbino: essa fu finita nel 1480. In una parte del palazzo, che gode di un panorama straordinario su tutta la città, vi è un immenso salone di cui però l'ossatura sola è rimasta; la decorazione è totalmente distrutta. Un senso di tristezza per tanto deperimento prende il visitatore che se ne va malcontento.

E proprio di fronte batte ad un'altra porta perchè il custode lo introduca in Duomo. E' ad una navata, del XIII secolo, ricco d'opere d'arte. La chiesa come ho detto si appoggia al monte con un lato fin quasi al tetto. Ciò le dà un aspetto severo e cavernoso. Tra le belle cose che più mi piacquero vi è il seggio arcivescovile di Giacomo Maffei da Gubbio (1857) ed il meraviglioso piviale in tessuto d'oro, di fattura fiamminga del XVI secolo, donato da Papa Marcello II. La purezza e la sobrietà del di-segno si vedono bene anche dalla fotografia quì riprodotta, ciò che non si può vedere quì è il colore, lo stupendo colore quieto, armonioso pel gusto dell'artista e per la nebbia che i secoli che vi posarono come una poesia.

Ma il più grandioso ed anche il più conservato monumento di Gubbio è il Palazzo dei Consoli. Fu eretto verso il 1346 da Giovanello Maffei detto Gattapone, eugubino. E' una massa imponente che domina la città da una grande e bella piazza ove da secoli si svolge la vita comunale, circondata com'è da grandi palazzi patrizi, dalla Residenza, dagli uffici pubblici. Vi fanno capo alcune delle principali vie.

Questo grande palazzo, amorosamente guardato, rimase fino a questi ultimi anni senza una conveniente destinazione, ma adesso, ultimati alcuni restauri interni, vi si stanno trasportando le collezioni che erano nella residenza comunale, cosicchè queste, già di per sè assai importanti, avranno una sede degna.

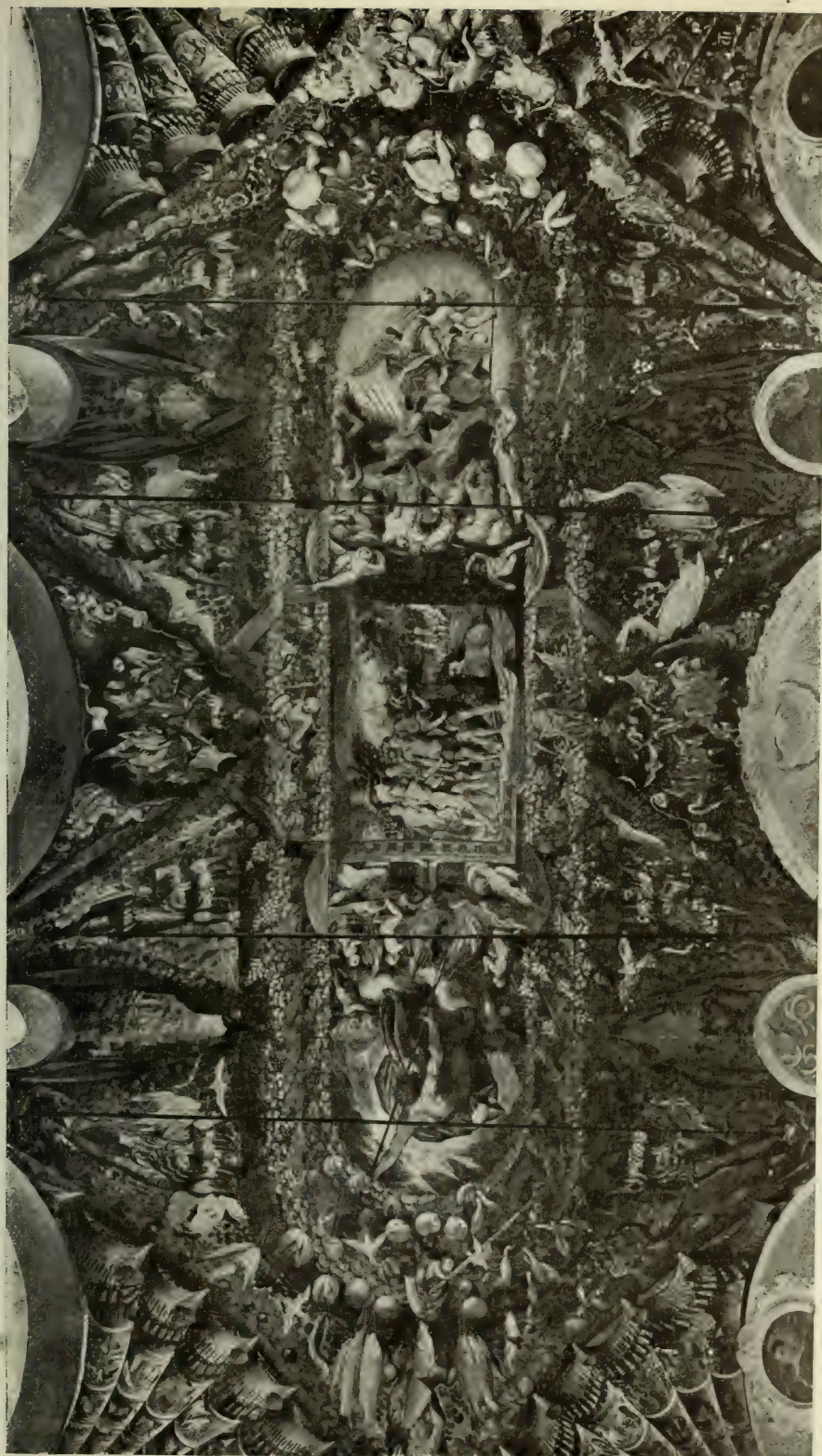
Delle collezioni di Gubbio fanno parte tra le altre le sette Tavole Eugubine ritenute quali documenti preziosi dell'antichissima storia umbra sebbene esse non siano ancora state totalmente decifrate. Sono sette placche di bronzo scoperte verso il 1440 nella pianura sotto la città e portanti lunghe iscrizioni, parte in caratteri etruschi o umbri e parte in caratteri latini.

Le più recenti sembrano datare dal secondo secolo avanti Cristo.

I dotti hanno battagliato a lungo sul contenuto delle tavole senza mettersi d'accordo. Pare che in esse siano scritti dei precetti d'indole religiosa.

Al terrazzo superiore della mole si accede facilmente, e nessuno che vada a Gub-

LA FESTA DEI CERI A GUBBIO. (QUADRO NELLA PINACOTECA DI GUBBIO).

PALAZZO COMUNALE DI GUBBIO, GIÀ PRETORIO (XIV SECOLO).

Ciò che un pittore (C. Gherardi) può dipingere nella volta di un salone (Palazzina del giardino Vitelli a Sant' Egidio, in Cittìà di Castello).

UN ANGOLO CARATTERISTICO DELLA VECCHIA GUBBIO.

bio vorrà tralasciare questa salita perchè certo, salvo che dal convento di S. Ubaldo, non vi è punto più bello di vista nei dintorni. Mentre ero lassù rievocavo tra di me, guardando dall'alto nella maggior parte delle vie della città e nella piazza della Signoria la festa dei ceri, famosa un tempo ed ora soltanto curiosa, tanto curiosa che la F. A. C. se ne prende motivo a molti treni speciali.

I *ceri* sono tre: ciascuno di essi è formato da due prismi ottagonali di assi inchiodate alla meglio, terminati da piramidi accostate punta a punta, come si vede nella nostra incisione, attraversate da un'antenna alta da sei a sette metri, in cima alla quale si pongono sull'una il simulacro del vescovo S. Ubaldo, patrono di Gubbio, sulle altre S. Giorgio in armatura sul cavallo bianco e S. Antonio in abito di anacoreta.

Ogni cero ha ai due lati delle *manicchie*, cui con corde si ricorre da aiutanti volonterosi per tenere diritti i ceri e impedire il rovesciamento di queste macchine allorchè infisse sopra delle basi e portate a spalle da una diecina di uomini barcollano per le vie di Gubbio. Poichè i ceri devono, nella festa di S. Ubaldo, che ricorre al 15 di maggio, osservando un complicato cerimoniale, venir portati di corsa prima attorno per la città e poi, partendo dalla piazza della Signoria, fin quasi in cima all'Ingino al convento di S. Ubaldo, ove saranno riposti fino all'anno seguente.

Il cero più importante, si capisce, è di diritto quello di S. Ubaldo che appartiene alla corporazione dei muratori. Quello di S. Giorgio è quello dei commercianti e degli artieri e quello di S. Antonio dei contadini.

Già nella prima domenica di maggio essi vengono dal convento che è in cima al monte portati giù in Gubbio: il primo alla casa del *primo capitano* che appartiene alla congrega dei muratori; gli altri due in altre case per rimetterli un po' a nuovo. Si tratta di rinfrescarne le pitture e gli orpelli e di riparare anche gli sconquassi degli anni precedenti.

Nel giorno della festa dei ceri si odono dappertutto rulli di tamburo, musiche stonate sì ma ben sonore e canti fin dal primo mattino.

I ceraioli si mettono in costume: pantaloni scuri e camiciotto alla garibaldina bianco, con berretto alla bersagliera in lana rossa o azzurra e nappina pendente, con una fascia a colori intorno alla vita.

Il *secondo capitano* è invece tutto in bianco. Alle sette, dopo una messa in S. Francesco si estrae il nome del primo capitano per l'anno prossimo e si va a partecipare la nomina al fortunato al rullo dei tamburi. Non è da credere che la carica sia una semplice sinecura, tutt'altro, come vedremo; essa è del resto coscienziosamente adempiuta. Alle 11 precise incominciano tre distinte agapi pantagrueliche, una per ciascun cero tenute in tre diversi luoghi.

Quella per S. Ubaldo, che è la più aristocratica e la principale, di solito ha luogo in qualche casa signorile. Le altre due, più popolari, talora si fondono anche in una sola e sono sussidiate dal Municipio.

Al primo pranzo vengono invitate le autorità religiose, civili e militari, il primo capitano dell'anno precedente e le personalità più in vista. E' in sostanza un banchettissimo dei pezzi grossi del paese. Anche il patrono S. Ubaldo assiste al

Chiesa di San Francesco, di Fra Benvignate in Gubbio.

pranzo... in effigie in una specie di cappella ardente.

Siccome è giorno di stretto magro la penitenza si fa per modo di dire. Il piatto fondamentale è un risotto con seppie e abbonda il pesce. Il pranzo di soli uomini (le donne sono ammesse prima soltanto in visita per curiosare) è molto allegro: il vino vi scorre a rivi.

Verso mezzodì viene interrotto dal passaggio, sotto le finestre del palazzo ove si tiene, del cero di S. Giorgio il quale pel primo va all' *elevazione.* L' elevazione consiste nel montare il cero sulla barella. I quaranta uomini destinati a portarlo divisi in decurie ciascuna con un *capodieci*, vi si affaccendano attivamente, mettono l' antenna in piedi, l' assicurano con una zeppa robustamente incuneata sulla quale al momento opportuno un capo-dieci versa l' acqua di una brocca che poi butta in aria, sì che i cocci se ne spargono ovunque mentre dà un grido d'allarme: « largo, largo! » Il cero allora viene sollevato a furia e portato di corsa attorno alla città preceduto da un *capitano dell' accetta.* Va un po' dappertutto, come poco dopo i suoi due colleghi, ma non deve dimenticare le *birate*, cioè dei giri sopra sè stesso, che vengono calorosamente richiesti dalla stessa folla con grida di *bira, bira*, davanti alla residenza vescovile, a quella del sindaco, del presidente della congregazione, alle tre case ove si tengono i pranzi, e a quelle dei benevoli offerenti di vino. Così passano le ore e finalmente i ceri si riuniscono in alto della città alla via Savelli, ove il popolo rimane ad ammirarli mentre i *ceraioli* se ne vanno con aria spavalda intorno ad approfittare dell'ospitalità cortese di tutti, che si manifesta coll'offrir loro del gran vino.

Quando è l' ora del Vespro, la campana della cattedrale suona a distesa annunciando che dal tempio storico esce una processione religiosa colla reliquia di S. Ubaldo e il *Gonfalone*, antico quadro che viene portato alto. La processione, quasi di soli ecclesiastici, discende (la contrada come vedemmo è nella parte più alta del paese) incontro ai ceri, i quali l'attendono ad un incrocio di via pronti sulle spalle dei portatori.

Passa il Gonfalone, e i ceri inchinandosi alla meglio, trattenuti dalle corde, lo salutano. Arriva il vescovo colla reliquia e comincia a benedire, ma in questo momento i ceraioli impazienti non sanno più resistere all'attesa e si precipitano per la stessa via da cui venne la processione per incominciare il giro finale. Se i canonici in cappa magna non fanno presto a scansarsi; se il vescovo in piviale e mitria non è pronto a mettersi in salvo, c'è il caso che restino travolti dall'entusiasmo popolare!

L'itinerario dei ceri è fisso. Tutta la città li attende affacciata ai balconi delle strade e delle piazze ove essi passeranno.

Prima di tutto viene un trombettiere a cavallo, in abito sgargiante, con due palafrenieri che gli reggono il morso della cavalcatura; un altro cavaliere molto più maestoso lo segue roteando uno spadone: è nientemeno che il primo capitano, anch'esso tenuto in sesto da due palafrenieri che

corrono a fianco del cavallo; poi vengono i tre ceri, naturalmente il S. Ubaldo sempre per il primo, portati di corsa a grande fatica.

Il campanone comunale suona a festa. Una *birata* si fa davanti alla Chiesa di S. Antonio in onore del suo cero speciale; una sosta davanti al palazzo Ferranti ove si distribuisce un barile di vino; poi si riparte su verso la piazza della Signoria. Quì un'altra fermata più lunga: è il momento culminante. Grida festose di popolo, frastuoni di musiche e di campane e sempre bevute, bevute che non finiscono più nei bariletti portati in piazza.

Ad un tratto l'attesa si fa febbrile: tutti gli occhi sono intenti alle finestre del palazzo municipale. Il sindaco compare con grande serietà e fa un segno: è come quando lo *starter* abbassa la bandiera. Le tre barelle sono furiosamente sollevate; i ceri barcollanti sono trattenuti con grande attenzione dagli aiutanti; il trombettiere e il primo capitano inalberano i cavalli, la folla che sa cosa la minaccia, si apre prontamente e si fanno così tre rapide e grandi *birate* intorno al gruppo di gente che è raccolto nel centro della piazza per poi partire colla massima rapidità possibile direttamente su per l'erta verso il convento di S. Ubaldo. Sono più che 300 metri di dislivello da superare sulla montagna e vengono vinti con grande sforzo di muscoli e consumo di vino in un parossismo finale tra canti, grida, evviva a S. Ubaldo... e a Garibaldi.

E la storica ed immane buffonata ha fine alle porte del convento. I ceri vengono smontati, riposti e non se ne parla più fino all'anno venturo (1).

(1) Molti dettagli di questa festa mi sono stati forniti dal socio del T. C. I. Marchese Barbi Luigi di Gubbio.

***

Questo lo spettacolo medioevale, quale si ripete ancora ogni anno, che io rievocavo guardando giù dalle merlature del palazzo dei Consoli sulla cittadina che serba con tenacia usi che hanno perduto ogni significato. Ma ebbero essi mai un significato o non piuttosto rappresentano l'eterna tendenza dello spirito umano a dimenticare la vita quale è, per immergersi un momento nella fantasticheria e nell'illusione e dimenticare così le durezze di ogni giorno?

Scendendo collo sguardo giù dalla cerchia dei monti lontani, dall'Amiata altissimo fino alla pianura eugubina, io poteva scorgere benissimo al limitare della città un semicerchio a gradinate, vasto teatro romano, in questi ultimi anni dissepolto e fatto risorgere, da fortunate ricerche archeologiche. Quali spettacoli diversi avrà vista quell'antica scena? Ma non diversi nella sostanza di quello che ho testè descritto e che ancor dura. Alcuni dicono che la festa dei ceri prende nome da cero, grande candela, cioè da un uso cristiano; altri vogliono che derivi da Cerere. Che importa l'origine del nome? Ciò che è immutabile è la nostra aspirazione ad un mondo ideale; lo cerchiamo nell'arte, nella religione, negli spettacoli. Toscana ed Umbria, col significato delle costruzioni, dei musei, delle raccolte, colle fisionomie della vita anche odierna sembrano il quadro migliore di questa osservazione sintetica, e sarebbe difficile incorniciarla meglio che nell'escursione caratteristica descritta in queste pagine, escursione che certo molti — augurerei tutti — i soci del T. vorranno compiere l'anno venturo.

L. V. BERTARELLI.

(Fot. Alinari)

PER LE SEGNALAZIONI FLUVIALI

Troppe volte ormai s'è detto e ripetuto che i fiumi italiani si trovano in un deplorevole abbandono per quel che riguarda le condizioni di navigabilità; ma poichè a niuna provvidenza pratica si è finora venuti, nè da Governo, nè da Enti locali, non tornerà inopportuna ed inutile una serie di iniziative che il Touring sta prendendo, incominciando da questa per un *Concorso di segnalazioni fluviali*.

***

E' necessario segnalare la via navigabile sui nostri fiumi? Vediamolo.

Le difficoltà che si oppongono ad una regolare e sicura navigazione fluviale sono svariatissime e di diversa natura. Ne do un esempio. Or fa circa un anno mi trovavo un giorno nell'ufficio di una nostra Società di navigazione. Ad un tratto il telefono annunciava al direttore che un convoglio di rimorchi, passando da Piacenza, era stato improvvisamente investito dalla piena della Trebbia con grandissimo pericolo per l'equipaggio ed il carico.

Il torrente, ingrossato in pochi minuti dalle acque di un temporale mal trattenute dalle brulle pendici appenniniche, precipitava vorticosamente in Po, travolgendovi una massa enorme di detriti terrosi.

Il fenomeno non è raro e non raramente fa delle vittime.

Ma ognuno vede come ad esso non si possa rimediare che con un'opera lunga e paziente, colla sistemazione dei bacini montani, collo sbarramento delle valli, l'imbrigliamento dei torrenti, con tutto un insieme di lavori che richiedono molti milioni e molti anni, data la complessità delle questioni che coinvolgono.

Un'altra difficoltà si oppone più spesso alla navigazione, ed è il dilagare del fiume quando non lo serrino sponde robuste ed alte, è il suddividersi delle sue acque in parecchi rami, che disperdono fra i banchi di sabbia ed i ghiaieti le energie e la potenzialità di fondale di cui il fiume potrebbe pur disporre.

Ma anche per ovviare ad essa occorrono opere costose, che, certo, è bene iniziare subito, ma che non si possono condurre a termine che in una lunga serie d'anni.

Più gravi e più insidiose sono poi le difficoltà opposte dai banchi di sabbia subacquei, dai bassifondi, dalle secche.

Un convoglio di barche naviga indisturbato per parecchi chilometri, ma improvvisamente si trova sbarrato il cammino da un basso fondo; ed allora il minimo che possa capitargli è di incagliarsi o di perdere del tempo nella ricerca del canale, che non sempre e non dappertutto si trova.

E neppure l'occhio del pilota, che la lunga pratica e la secolare tradizione famigliare rendono espertissimo del fiume, valgono sempre ad evitare le secche fluviali, perchè queste — ed ecco il maggior danno — mutano posizione ad ogni piena.

Molto si deve fare per tracciare una via libera dalle ghiaie e dalla sabbia nei nostri fiumi.

Bisogna innanzitutto iniziare l'opera, più indietro accennata, del rinsaldamento delle pendici montane, sovratutto regolandone le acque e su larga scala, provvedendone il rimboschimento e la ricostituzione dei pascoli.

Bisogna poi procedere alla sistemazione del letto, non saltuariamente e secondo le diverse necessità locali, ma con un insieme di lavori coordinati ad uno studio completo, profondo delle condizioni idrauliche del fiume, in modo che le migliori condizioni di navigabilità siano ottenute col coordinamento e coll'equilibrio di tutte le energie insite nella natura stessa di ogni corso d'acqua.

Bisogna infine dar vita ad un completo servizio di manutenzione del canale, che vien così a formarsi, provvedendo col dragaggio a mantenere, a conservare quello che, secondando gli elementi stessi naturali, si è potuto ottenere.

Solo quando i torrenti ed i fiumi non ruineranno più al piano le ingenti quantità di melma, di ghiaia e di sabbia che ogni anno essi strappano alle povere nostre montagne, quando la poca quantità di detriti che ancora trasporteranno potrà depositarsi sulle sponde o, seguendo la via che loro traccierà un sapiente sistema di dighe e pennelli trasversali, allora soltanto le acque di piena scenderanno nei fiumi più limpide e, tolta la causa prima dell'insabbiamento del letto e della grande mobilità dei ghiaieti e dei bassifondi, esse diventeranno non più esiziali, ma veramente benefiche alla navigabilità dei fiumi.

Questo è il grande sistema di lavori fluviali che dai fautori della navigazione interna si invoca da tanti anni in Italia, lavori che è indispensabile iniziare al più presto, perchè la loro realizzazione richiede lunghissimo tempo.

Ma pur senza rinunciare a chiedere allo Stato ed agli Enti locali che vi provvedano in modo stabile e definitivo, è pur necessario pensare subito a mettere in grado la navigazione — durante questo periodo di transitorietà che può magari durare decine di anni ancora — di valersi dei fiumi nelle attuali loro condizioni, di seguire, nel tortuoso divagare del corso di essi, la linea navigabile, quella cioè che presenta i sufficienti fondali, ed i migliori elementi di sicurezza.

Per queste ragioni la Commissione Nautica del Touring, valendosi di una somma messa a tal scopo a sua disposizione sul fondo residuo del X Congresso internazionale di navigazione tenutosi in Milano nel 1905, e sotto gli auspici che del gran nome del Touring, bandisce il *Concorso per un sistema di segnalazioni della via navigabile sui fiumi a fondo mobile*.

Nel *Regolamento*, che più sotto si riporta, sono specificati i requisiti essenziali che si richiedono per un ottimo tipo di segnalazione fluviale, ma si lascia libertà al concorrente che voglia, oltre ad essi, tener presenti altre necessità della navigazione fluviale.

Così maggior pregio certamente avrebbe quel tipo che — pur rispondendo agli accennati requisiti essenziali — fosse utile, ad esempio, in tempo di nebbie, o vincesse le difficoltà che nascono dalle grandi differenze di fondali fra le magre e le piene, ecc.

Il concorrente dovrà presentare un *tipo* di segnalazione, ma, illustrandone le applicazioni pratiche, studiare proposte concrete per un *sistema* di segnalazioni.

Il Concorso è internazionale e pei concorrenti si esige che presentino delle proposte originali, non importa se da essi già messi in pratica altrove.

Fuori concorso, poi saranno a cura della Commissione Nautica raccolti tutti quei modelli e tipi che sono già stati adottati — specialmente in Austria e Germania — da Amministrazioni pubbliche.

A disposizione della Giuria sarà così un ricco materiale che, essendo il risultato della lunga pratica ed esperienza altrui, potrà meglio illuminare nella scelta del sistema che più s'adatta allo scopo.

Il regolamento che segue — al quale sarà data la più ampia diffusione in Italia ed all'estero — è abbastanza chiaro per non richiedere lunghi commenti.

Esso è confortato dal parere di altissime competenze e la Commissione ha quindi la certezza che ne sarà efficacemente provocata una nobile gara fra i tecnici, ha la fiducia, che i suoi risultati — sommati alle recenti disposizioni governative per il dragaggio — saranno tali da permettere alfine un primo passo pratico verso una migliore navigabilità dei nostri bei fiumi.

Dott. MARIO BERETTA.

Regolamento del Concorso per un sistema di Segnalazioni Fluviali.

I. — La Commissione Nautica del Touring Club Italiano indice un concorso per un *sistema di segnalazioni della via navigabile sui fiumi ad alveo mobile.*

II. — E' lasciata ai concorrenti la maggiore libertà di scelta fra i varî *tipi di segnalazione* (galleggiante, rigido, ecc.); esso dovrà però rispondere ai seguenti requisiti essenziali:

a) di stabilità, sia riguardo ai moti del fondo che della corrente, e di sufficiente resistenza alle piene ordinarie,

b) di facile trasferibilità da un punto all'altro del fiume,

c) di economicità d'impianto e di manutenzione, in modo da avere facile e larga applicazione pratica.

III. — Il sistema e tipo proposti dovranno essere creazione originale del concorrente.

Gli Enti però e le Associazioni, che avessero già in uso sistemi e tipi speciali, sono invitati a presentarne relazione *fuori concorso*, e la loro partecipazione sarà riconosciuta con *premî d'onore*.

IV. — Pei concorrenti non è richiesta la nazionalità italiana.

Essi dovranno far pervenire, prima del 31 maggio 1910, alla Direzione del Touring Club Italiano in Milano, via Monte Napoleone 14, una o più copie di una relazione, illustrante in modo esauriente e particolareggiato il sistema e tipo proposti e la loro pratica applicazione, accompagnandola dei dati relativi alla spesa di costruzione, di impianto e manutenzione e di quei disegni, fotografie, plastici o modelli che parranno più opportuni.

La relazione e le diciture dei disegni dovranno essere redatte in lingua italiana o francese.

V. — La Giuria di premiazione sarà costituita da:

tre Delegati della Commissione Nautica del Touring Club Italiano;

un Delegato del Comitato di Milano per la Navigazione interna;

il Presidente del Magistrato alle acque di Venezia;

l'Ispettore Superiore del Genio Civile, Capo del Compartimento del Po;

gli Ingegneri Capi del Genio Civile per la Provincia di Milano e per la Provincia di Bologna.

VI. — La Giuria procederà ad una scelta in primo grado fra le proposte pervenute.

Ad ognuno dei concorrenti così designati, sarà conferita una indennità *di lire cento*, con l'obbligo però di prestarsi — secondo le modalità che saranno fissate dalla Giuria — ad un esperimento pratico con un *tipo di segnalazione* di dimensioni definitive.

L'esperimento si farà nel fiume Po col controllo della Giuria e del personale tecnico che sarà designato dall'Ispettorato del Genio Civile.

VII. — La Giuria, a suo inappellabile giudizio, assegnerà i seguenti premi:

Un primo premio di *lire mille;*

Un secondo premio di *lire cinquecento.*

I premi potranno anche essere assegnati — cumulandoli — ad un solo concorrente, ma non potranno essere suddivisi.

VIII. — La Giuria presenterà alla Commissione Nautica una relazione sui risultati del concorso, che sarà pubblicata nella *Rivista* del Touring Club Italiano.

IX. — Le relazioni, disegni, tipi, modelli, presentati dai concorrenti prescelti in primo grado, non verranno restituiti; il Touring Club Italiano si riserva poi il diritto di valersene per esposizioni e pubblicazioni.

Quelli non prescelti in primo grado dovranno essere ritirati alla sede del Touring Club Italiano entro il 31 agosto 1910.

La Commissione Nautica del T. C. I.

2 Novembre 1909.

Perchè mai il 2 novembre è il *giorno dei morti?*

Probabilmente per la ragione che gli altri trecento sessantaquattro dell' anno (salvo gli anni bisestili) sono i giorni... dei vivi.

Voglio dire, senza alcuna intenzione di celie, le quali in un argomento come questo sarebbero per lo meno inopportune, che i vivi son troppo ed intensamente assorbiti dalle cure minute dell'esistenza per volgere soltanto un pensiero al grandissimo numero di coloro che se ne sono andati per sempre dalla scena del mondo.

E poi — che volete? — il pensare alla morte è sempre una cosa molesta : poichè, oltre la tristezza indicibile dei rimpianti, ci penetra nel petto, acuta come un assillo, la preoccupazione che un giorno o l'altro toccherà a noi pure di dire addio a tutto quello che abbiamo amato e odiato su questa terra, per incamminarci in un viaggio che non ha ritorno e verso una meta che si adombra del più formidabile di tutti i misteri.

L'ULTIMO TRAGHETTO.

Hanno un bel filosofare quelli che la posano a spiriti magni o che non sanno perdonare alla realtà di aver loro inflitti certi dispetti, hanno un bel filosofare sulla vanità di questo nostro sogno vissuto, si ha un bel magnificare come i sofi del mondo classico le delizie del riposo eterno e maledire al pari dei poeti romantici il tosco di cui ci imbeve quotidianamente questa misera e terrena esistenza — è inutile: il vivere è un istinto più forte di qualunque teoria, più tenace di qualsiasi depressione (salvo il caso di essere malati incurabili di squilibrio nervoso ed intellettuale) e l'idea della morte, quando non ci spaventa, ci urta i nervi maledettamente.

Non avete mai notato l'effetto che fa in certuni l'apparizione inaspettata d'un funerale? Essi son capitati vicino al nero corteo che si snoda con un contrasto di solenne lentezza in mezzo al ribollente tumulto d'una popolosa arteria cittadina. Una ruga di fastidio e di malessere si disegna sui volti: si vede chiaro che — a meno di appartenere alla banale categoria dei curiosi — pagherebbero qualche cosa per non essere là. Così, si stringono al muro e se ne vanno, affrettando il passo, facendo col cappello un mezzo cenno di saluto alla bara sconosciuta, un po' per scrupolo di coscienza, un poco per rispetto alle convenienze. Ed oltrepassati, camminano senza voltarsi indietro, impazienti di dissipare dal loro spirito quella vista che ha deviato in modo così brusco il corso dei loro pensieri abituali. — Pure, dal momento che la Morte è un fatto, anzi un luttuoso ed inesorabile fato di ogni giorno, d'ogni ora, d'ogni minuto, poichè essa è presente in noi e dintorno a noi nel tempo e nello spazio e ne circonda e ne avviluppa d'una catena invisibile, d'una maglia fitta come la trama della vita e ferrea come l'assoluto — è naturale e logico che ci dobbiamo pensare talvolta, per quanto il meno possibile.

Nei secoli del medioevo che i libri ci dipingono con uno sfondo cupo ed enorme di gramaglie, v'era gente che s'era assunto la non

gaia missione di segnalare al suo prossimo, dovunque e con lugubre continuità, la foce tenebrosa a cui mette fine ineluttabilmente il nostro destino:

— Fratelli, ricordatevi che dovete morire!

I sacerdoti ammonivano ad ogni istante il loro sinistro *memento;* a tutte le cantonate, sotto le immagini dei santi, un teschio accennava col ghigno giallastro della nuda dentiera la scritta minacciosa che spiccava sotto a caratteri scuri: *Hodie mihi, cras tibi.*

Che allegria!

Attualmente invece alla morte ed ai morti può ben dirsi che ci si pensa soltanto il 2 di novembre.

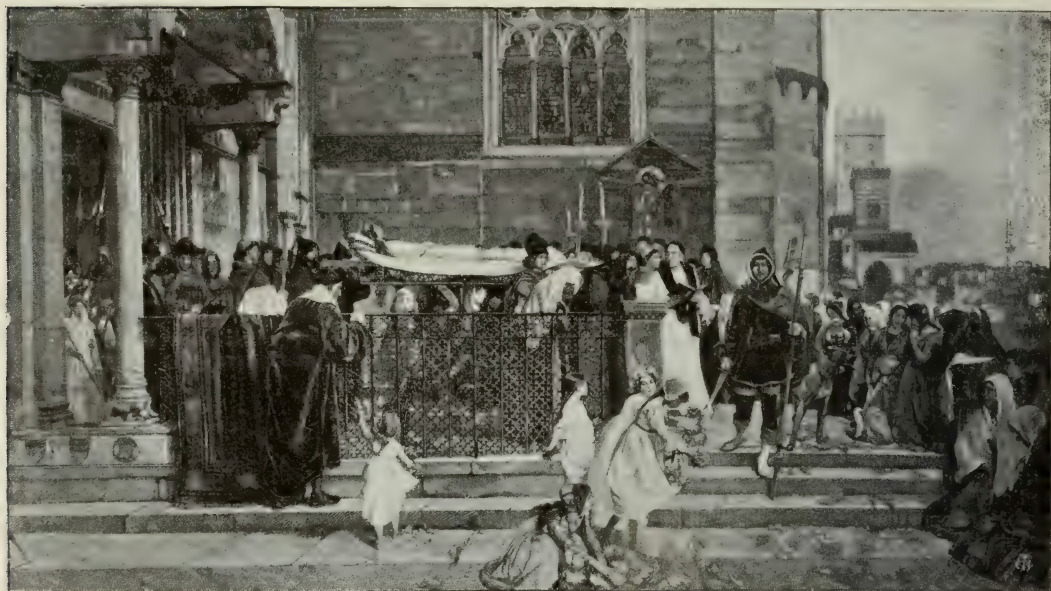
In fondo è un triste bisogno dell'anima che in questo secolo poco contemplativo e molto utilitario paghiamo con una moneta tenuissima di tempo e di sentimento.

Allora anche gli spiriti forti, anche i materialisti, anche gli scettici più consumati sono tratti da un'arcana suggestione a rievocare le sembianze, i gesti e la voce di tante persone che ci furono care e che ora dormono disseminati in cento cimiteri.

Questa è forse la ragione per cui, nel giorno dei morti, i cimiteri sono così popolati di viventi.

Lungo i viali di cipressi sfilano tutti gli aspetti di quell'immenso ed infinito dramma che è la vita.

Chi intraprende il pietoso pellegrinaggio per adempiere ad un dovere, chi per uniformarsi ad una consuetudine, chi per osservare, chi per pregare, chi per placare i propri spiriti agitati od amareggiati al cospetto dell'eternità, chi semplicemente per fare una passeggiata d'occasione.

E tutta quella folla, varia d'animo e di condizione parla sottovoce, bisbigliando, quasi temendo di risvegliare i morti, e cammina adagio in punta di piedi come per paura di far loro del male.

ROMA — GALLERIA D'ARTE MODERNA: «I FUNERALI DI GIULIETTA» - SCIPIONE VANNUTELLI. *(Fot. Brogi).*

Vi sono dei giorni nei quali è assolutamente impossibile essere lieti o soltanto sereni. Noi abusiamo troppo del nostro cervello, noi trascuriamo troppo la salute del nostro corpo, perchè ad un tratto, nel vortice delle nostre occupazioni, non ci capiti un momento o l'altro di sentirci affaticati da quella profonda stanchezza che si chiama malinconia. Allora un nugolo di pensieri tetri ci abbuia il cuore ed un'angoscia inesplicabile ci afferra alla gola.

A questa *detente* dello spirito moderno fu, per così dire, destinato un giorno del calendario in una stagione che non potevasi scegliere più a proposito nè in maggiore armonia col contenuto consuetudinario e religioso della ricorrenza.

Sia che il tempo fosco e coperto scolorisca il cielo e l'aria d'una tinta diffusa di cenere e di piombo ed infradici la terra d'una lagrimosa umidità stillante da tutte le cose, sia che nel pallore stanco d'un mite sereno autunnale il sole versi obliquamente l'oro giallo delle sue freccie, il concetto e quasi la sensazione della morte non può a meno di affacciarsi in noi.

Poveri morti, che disertando il mondo in cui passarono rapidi come meteore, si accontentano di occupare di sè la mente dei superstiti soltanto per una giornata ogni anno e di avere per breve tempo la visita di qualche loro caro. Per il tempo che dura una generazione, al massimo. Poi la morte verrà ad accogliere anche i visitatori d'oggi, — un nuovo popolo sarà entrato sotterra e le visite e le preghiere saranno per questi ultimi venuti; gli altri verranno dimenticati, come lo furono quelli della generazione precedente alla loro.

I morti vanno in fretta... Dilungano sostanzialmente dal teatro dell'esistenza collettiva dell'ora in cui il feretro li porta al cimitero. L'ultimo turismo!

* * *

Non so più quale scrittore erudito abbia pubblicato, or non è molto, un libro per istruirci in

NAPOLI — GALLERIA VONWILLER: «I FUNERALI DI BUONDELMONTE». SAVERIO ALTAMURA. (*Fot. Alinari*)

quante maniere si possa morire in Italia. Agli amatori delle cose austere, io proporrei un nuovo tema, uno di quelli che dischiudono alla ricerca un mondo di usanze, di credenze, di tradizioni e che contengono una quantità grande ed interessantissima di riflessi psicologici significanti. Voglio dire: in quanti modi si compie il «gran viaggio».

Da quanto tempo gli uomini hanno cominciato a tributare onori ai defunti ed a celebrare la morte dei loro simili secondo riti speciali?

Ecco una cosa che i più dotti e sagaci indagatori dei millenni non hanno saputo peranco dirci con una certa precisione.

L'archeologia ha cercato di risuscitare dalla bruma opaca della preistoria gli eventi obliati delle stirpi e, scavando la terra, ha ritrovato delle urne e delle cripte, delle ossa e delle ceneri. Poco linguaggio è delle tombe e gli uomini di scienza disputano ancora per stabilire l'identità di certe necropoli. Si è scoperto che alcuni popoli antichissimi usavano inumare i loro morti, che altri non meno antichi preferivano arderli e custodirne i resti.

Qualche cosa di meno incerto appare presso le popolazioni che ci tramandarono dei documenti scritti.

Gli egiziani, ad esempio, per quanto ci separi da essi una lunghissima onda di secoli, ci parlano ancora dalle loro tombe. Gli edifici grandiosi di linee e di proporzioni, simili alla loro compagine politica ed alle loro concezioni ieratiche ed etiche, testimoniano la potenza e l'intelligenza di quella schiatta. Fra i loro monumenti, quelli che resistettero a tanto fluire di tempo, sono appunto gli edifici dedicati alla Morte. Le piramidi sembrano nella loro gloriosa saldezza simboleggiare il concetto dell'eternità.

A proposito degli egizi, noi troviamo nelle vecchie ed ingenue storie di Erodoto e di Diodoro Siculo la descrizione particolareggiata dei riti che presiedevano alle esequie presso quel popolo. Narrano questi due scrittori che gli abitanti dell'Egitto solevano in parte seppellire i loro defunti nelle proprie abitazioni, ed in parte collocarli in luogo a ciò espressamente destinato ed entro edifici all'uopo fatti costruire.

Era in loro una vivissima ambizione dei sepolcri e tutti si studiavano con ogni sforzo finanziario di erigerli degni della propria famiglia: anzi è fama che si ridessero dei greci e degli altri popoli i quali costumavano edificare dei sontuosi palazzi dove — così dicevano essi — non era possibilità che d'una ben breve dimora, non curandosi invece delle tombe entro cui avrebbero dovuto rimanere in eterno.

Se non che, anche a costo d'indebitarsi fino al collo, pochi erano coloro a cui era dato di soddisfare a questa specie d'orgoglio nazionale nonchè edilizio; purtroppo la morte doveva essere — anche allora! — subordinata alle ferree ragioni della vita, l'eternità schiava delle temporarie contingenze d'un periodo effimero. In altre parole, quelli che non potevansi pagare il lusso d'offrire ai loro cari una sepoltura decorosa, si accontentavano di imbalsamarli e di tenerseli entro le pareti domestiche, circostanza che dava loro il modo di aver presenti per lungo volgere d'anni e per succedersi di generazioni, le sembianze degli avi.

Quando in Egitto qualcuno veniva a morire, tutte le donne della casa, in segno di doglianza, si insudiciavano il viso ed il capo di fango, e lasciando il trapassato nell'abitazione, si recavano in giro per tutte le vie della città battendosi fra di loro. Gli uomini facevano altrettanto, cinti da una tunica che lasciava loro scoperto a mezzo il petto. Dopo codesta *esibizione*, recavano con gran pompa la salma agli imbalsamatori.

Compiuta la macabra operazione che non è qui il luogo nè l'opportunità di descrivere, il corpo era trasportato processionalmente — dato che fosse destinato al sepolcro — al luogo della sepoltura. Ma prima di scendere a riposare per sempre nella cripta che gli era stata riserbata, i sacerdoti dovevano giudicare se la persona del morto ne fosse stata meritevole. Tutti quelli che avevano delle accuse da formulare contro il defunto, erano invitati ad esprimerle. Un tribunale composto di sacerdoti era chiamato a sentenziare in base agli elementi in pro' od in contrario recati sul conto del giudicabile. Se le accuse erano ritenute fondate, veniva interdetta al cadavere la sepoltura, in caso contrario il morto, superata questa postrema e suprema prova, scendeva alle ombre confortatrici dell'avello, mentre gli accu-

satori venivano a loro volta processati e puniti in attesa di dover scontare anche dopo la grande ora i loro peccati di malevolenza con la pena stessa che avevano voluto inflitta alla spoglia del loro nemico.

Questo spiega abbastanza chiaramente il perchè siano state trovate delle mummie infitte isolatamente entro terra, senza vestigia alcuna di tomba.

Esisteva presso Menfi una zona adibita ad uso di necropoli e tale sterminato camposanto era diviso dalla città dei viventi da un lago paludoso.

Ogni defunto veniva, per l'inumazione, recato sulla riva della morta gora; colà appunto doveva svolgersi il giudizio a cui ho accennato dianzi, giudizio che, soltanto nel caso di assolutoria, dava diritto al funebre traghetto.

Pare anzi che da questa costumanza traesse origine l'immagine e la personificazione di Caronte, il *vecchio bianco per antico pelo*, esercitante la triste professione di navicellaio d'anime tra le sponde tenebrose d'Acheronte.

Gli ebrei sembra che abbiano imbalsamato pure i loro morti; ma si opina che questo fosse un uso posteriore alla loro schiavitù in Egitto ove avevano appreso dai faraonidi il segreto della mummificazione. Se si deve aggiustar fede ad alcuni passi delle Sacre Scritture di non dubbia interpretazione, occorre credere che prima d'allora fosse di moda in Palestina di ardere i cadaveri.

I morti venivano sepolti, nel secondo periodo della storia ebraica in grotte di marmo scavato acconciamente all'interno e circondanti le grandi vie fuori delle città, conforme l'uso romano. I trasporti funebri tra gli ebrei — così almeno ci istruisce la storia del figlio unico della vedova di Naim resuscitato da Gesù Cristo fuori dalle mura della città mentre lo si trasportava alla sepoltura — avvenivano con grande apparato.

Poichè, oltre i parenti, i conoscenti e gli amici, accompagnava il feretro anche un gran numero d'altri cittadini. Essendo considerato un dovere civico e morale il compiere quell'atto di pietà verso i trapassati, la legge di Mosè imponeva ai cittadini di accorrere alle esequie e di piangere e di menarne lutto. La qual cosa non doveva certo conferire alle città un aspetto soverchiamente lieto. I parenti poi seguivano di solito il feretro vestiti di sacco e con il capo cosparso di cenere, il popolo in abito ordinario, se il funerale era privato, ma in saio esso pure se il morto era onorato di funerali pubblici.

Ed i greci?

Vi ricordate il racconto omerico dei funerali di Patroclo? Quanto pianto d'eroi (quei fanciulloni nei quali eran le lacrime pronte come l'ira e l'allegria, poichè non avevano ancora appreso la contegnosa e dignitosa arte di dissimulare i moti del proprio animo) quanti bovi, quante pecore, capre, cignali, cavalli e cani sgozzati in compagnia di nemici troiani fatti prigionieri, e che strippate colossali per rifarsi lo stomaco illanguidito dal profondo cordoglio!

MILANO — GALLERIA ARTISTICA ALBERTO GRUBICY : « RITORNO AL PAESE » DI GIOVANNI SEGANTINI.

Poi la cerimonia ultima per l'amico sviscerato del Pelide ha inizio. Il morto, è posto su una specie di lettiga improvvisata: Achille gli sostiene il capo abbandonato:

Montan sui cocchi aurighi e duci e danno
Alla pompa principio. Immenso un nembo
Di pedoni li segue e a questi in mezzo
Di Patroclo procede il cataletto
Dai compagni portato, che sul morto
Venian gittando le recise chiome
Di che tutto il coprian...

Gli elleni omerici costumavano ardere i loro morti; in seguito però i due costumi della cremazione e della sepoltura vennero egualmente in uso nelle diverse regioni della Grecia ed i riti funebri vi erano compiuti press' a poco conforme un unico cerimoniale, salvo poche varianti.

Generalmente, dopo aver composto e pianto il morto per lo spazio di circa nove giorni, tutti coloro i quali, venuti a cognizione del decesso, avessero in animo di rendere l'ultimo omaggio allo scomparso, affollavansi alla porta della abitazione aspettando che la salma ne uscisse. Essi non entravano a vedere il cadavere, giacchè, come si rileva da un'orazione di Lisia e da qualche

altra di Demostene, non era permesso se non ai prossimi parenti di varcare la soglia della sala ov'era esposto. Non appena il corpo usciva dalla porta disteso su di una lettiga mortuaria, tutti andavano a gara nel coprirlo di ghirlande e di mazzi di fiori.

Se il defunto era stato personaggio d'una certa importanza e notorietà si facevano attraversare al corteo le principali vie e le più belle piazze della città, e siccome il trasporto avveniva sempre prima del levar del sole, la schiera illuminava i proprî passi con torcie a vento.

Il funerale era anche accompagnato dal suono d'istrumenti musicali di varia foggia e di diverso suono, da cui traevansi armonie flebili e gravi. La bara era sorretta a spalle dai congiunti o dai più intimi amici. Non di rado erano gli schiavi che s'assumevano il pio incarico di recare i loro padroni alla tomba, ma ciò non accadeva che in determinate circostanze, quando cioè mancassero dei portatori di maggior riguardo od allorchè tale modo fosse perentoriamente espresso nelle ultime volontà del morto.

Circa l'ordine che dovevasi tenere nel corteo esisteva in Atene una tassativa disposizione legale di cui troviamo menzione in Demostene. Essa stabiliva che gli uomini dovessero aprire la marcia e che le donne dovessero seguitare in coda. E com'era proibito alle rappresentanti del sesso debole di partecipare ai funerali — salvo eccezioni ben determinate di parentela e d'età — così veniva interdetto alle donne escluse da questa legge l'accesso all'edificio sepolcrale destinato ad accogliere il defunto.

I funerali dei romani non erano molto dissimili da quelli dei greci, massime nelle età posteriori. Anche fra essi era abitudine di lavare e di profumare i cadaveri, di porre loro una piccola moneta in bocca acciocchè avessero di che pagarsi il passaggio nella barca di Caronte, di non procedere alla cremazione od all'inumazione prima che fossero trascorsi otto o nove giorni dalla morte.

Dapprima il trasporto doveva aver luogo soltanto di notte; coll'andar degli anni codesto particolare rimase soltanto alle classi povere.

L'ordine del corteggio veniva regolato da un apposito funzionario detto *ordinator* od anche *dominus funeris*. Camminavano in testa i musicanti segnando il passo con la cadenza di lugubri marce. Seguivano le *preficae* — donne pagate ed istruite espressamente a piangere ed a strapparsi i capelli anche per conto dei parenti e degli amici che non si sentissero a sufficenza addolorati. A contrasto delle lamentazioni e del salmodiare, venivano presso di esse dei mimi o buffoni (*scurrae, histriones*) i quali dovevano imitare con gesti e con parole la Morte.

Dietro sfilavano gli schiavi liberati, poi individui recanti le immagini degli avi e le corone od altre ricompense militari. Il defunto era steso su una lettiga (*feretrum, capulum*) più o meno fastosamente ornato secondo le finanze del morto e la liberalità degli eredi. Questa era portata a braccia dai congiunti o dagli schiavi affrancati.

La processione terminava coi membri della famiglia: i figli a testa velata, le figlie a capo scoperto, sciolte e scarmigliate le chiome, gareg-

UN FUNERALE DI TERZA CLASSE.

Un funerale di prima classe.

gianti con le prefiche nelle strida di dolore e nei gesti scomposti, quantunque le leggi delle XII tavole proibissero esagerate ostentazioni di dolore. Se il morto era persona illustre o apparteneva a famiglia patrizia, il corteo attraversava il Foro sostando ai Rostri da cui veniva pronunciata l'orazione funebre.

Si giungeva poscia fuor di città al punto assegnato alla sepoltura od al rogo, poichè anche in Roma le due usanze sussistevano contemporanee; se non che la seconda dagli ultimi anni della repubblica divenne uso quasi generale e si mantenne fin verso il IV secolo dell'Èra, per poi, col trionfo del cristianesimo cedere il posto all'altro sistema.

Ai funerali degli imperatori e dei capitani famosi, partecipavano, secondo i loro ordini, le legioni, ed i soldati facevano tre volte il giro del rogo incendiato o della tomba.

Per placare gli Dei Mani del trapassato si immolavano vittime e si davano combattimenti di gladiatori.

Detto il *vale!* al trapassato, il rito terminava — trattandosi di grandi personaggi — con una distribuzione di carne cruda al popolino e sovente con pubblici banchetti e con ludi ginnici.

Ho parlato di istrioni che seguivano la bara: essi avevano anche il compito di copiare col viso e cogli atti la persona del morto od altri individui. Non di rado anche, costoro permettevansi degli scherzi e dei lazzi per alleviare — dicevasi — la tetraggine del lutto.

E' noto l'episodio di Favo, ricordato da Svetonio. Ad uno dei funerali a cui era chiamato, Favo, buffone che esercitava il suo spirito anche in condizione di necroforo, egli vi si recò travestito e mascherato a somiglianza dell'imperatore Vespasiano. Ora poichè quel principe veniva tacciato d'avarizia, egli si mise a contraffarlo e chiese a coloro che dovevan fare le spese delle esequie, quanto sarebbero costate. Ed essendogli stato risposto: cento sesterzi — Favo chiese che questa somma fosse versata a lui, impegnandosi dal canto suo a non pretendere alla propria morte alcun onore funebre ed accontentandosi d'essere gettato nel Tevere.

Vero è che la burla satirica venne riferita all'imperatore il quale inflisse al mimo una punizione di che questi ebbe a ricordarsene per un pezzo.

Nè certi pomposi onori venivan resi soltanto ad esseri umani; accadde pure che a Roma ed in altre parti del mondo (come ad esempio in Egitto ove alcuni animali erano equiparati alla divinità), le bestie avessero le loro brave esequie.

Plinio nella sua *Storia Naturale* fa menzione d'un corvo che ai tempi dell'imperatore Tiberio, volendo, ancora novello, tentare il volo, cadde dal tempio di Castore e Polluce ove aveva il nido ed andò a starnazzare nella bottega d'un ciabattino ch'era lì presso. Questi lo accolse con vivo entusiasmo pel luogo sacro donde veniva, lo tenne presso di sè e seppe con tanta pazienza ed intelligenza addomesticarlo ed ammaestrarlo che l'uccello imparò anche a parlare. Infatti esso tutte le mattine prendeva il volo

verso un luogo elevato, e rivolto al palazzo dell'imperatore salutava a nome Tiberio e gli altri principi della Corte quali Druso e Germanico: indi rivolava alla botteguccia del suo padrone. Così continuò per parecchi anni con grande compiacimento di quelli che trovavansi ad essere spettatori delle sue prodezze.

Un altro ciabattino che aveva la bottega poco lungi, ingelosito della rinomanza acquistata dal suo collega per causa di quell'ammirabile bestia, decise di sopprimerla. Infatti pretestando che il corvo gli avesse insudiciato certi oggetti di sua proprietà, si finse incollerito, lo acchiappò e lo stecchì. Figuratevi il pubblico quando venne a cognizione del misfatto! Il colpevole venne scacciato dal quartiere e subito dopo messo a morte a furia di popolo. Il corvo venne accuratamente raccolto e racchiuso in una cassa minuscola adorna all'esterno di fiori e di ricche stoffe e trasportato, sulle spalle di due mori, alla pira eretta per arderlo. Il funerale era ordinato come solevasi per onorare la morte degli uomini cospicui, con la sua brava musica in capo. Compiute infine tutte le cerimonie richieste da un vero e proprio trasporto funebre, il lacrimato cenere del celebre animale venne sepolto a mano destra della Via Appia in un campo chiamato *Rediculus*, a due miglia dalla città.

Del pari altre bestie — sopratutto cavalli — ebbero delle sontuose pompe funebri.

Giulio Cesare, Ottaviano Augusto, Antonino, Adriano e parecchi altri giunsero a far edificare dei superbi mausolei allo scopo di raccogliere le illustri carogne dei loro destrieri. Dal che emerge ancor più la funzione livellatrice della morte: tutti eguali davanti alla fine ultima. Le ambizioni dell'esistenza oltrepassano perfino l'ultimo sospiro, tanto per gli uomini come per gli animali bruti. *Ah, vanitas vanitatum!*

***

Il soggetto mi spingerebbe ad una scorreria interminabile; ma preferisco risparmiare ai lettori la prova di un'altra e più faticosa propina d'erudizione necrologica, saltando a piè pari i secoli che ci dividono dall'età classica.

I funerali odierni hanno assunto un'impronta più austera di quel che non avessero nell'antichità.

La causa si deve ricercare probabilmente nell'impero del cristianesimo che, stendendo su tutta la concezione della vita il suo velo triste di nostalgia per l'*al di là*, ha conferito alle manifestazioni di rimpianto per il fenomeno della morte maggiore compostezza e dignità.

Oggi in ogni paese civile i trasporti funebri si svolgono press'a poco secondo modalità identiche.

In campagna la povera gente usa ancora trasportare i suoi morti a spalle, la rozza bara montata su una portantina alla maniera antica. Sono quelli, se ben si considera, i funerali più commoventi.

Pensate: in un paese dove tutti si conoscono e dove, per il fatto di essere la popolazione poco numerosa, par quasi che la grande Falciatrice lavori meno che altrove, il trapasso di qualcuno percuote e riscuote gli altri con uno stupore luttuoso e l'accompagnamento del defunto al campo dell'ultimo sonno ha davvero il significato e l'aspetto d'una comune gita d'addio. La doppia fila dei *comites* esce dalla chiesetta preceduta dal sacerdote e seguita dalle donne recanti dei ceri dalle fiammelle pallide e vacillanti e si avvia verso il piccolo cimitero poco discosto dalle case: un placido lembo di verde appena separato dai colti per un bianco e basso muricciuolo. Là verranno le mucche a brucare ed i fanciulli a rincorrersi nella loro inconscia spensieratezza, oltre quella cinta guarderà con occhio calmo il villano mentre dissoda la terra, senza turbarsi al pensiero che entro quei limiti giacciono i suoi vecchi. Che volete? Un cimitero di campagna ha la virtù di rasserenare al cospetto della morte e di riconciliarci con essa.

ROMA — GALLERIA D'ARTE MODERNA: «FUNERALI DI S. FRANCESCO». PAOLO BERTOLINI. (*Fot. Alinari*)

Nelle grandi città, invece, la maggior parte se ne va al camposanto su di un carro trascinato da cavalli. Si vede che dove il lavoro preme con la sua legge avara le azioni degli uomini, c'è bisogno di fare in fretta, e l'ultimo turismo avviene con passo più spedito quasi timoroso di non giungere in tempo.

Quelli che vanno più solleciti, giustificando appieno l'amaro verso heiniano, sono i contagiosi. Quando il loro carro chiuso e blindato quasi come un veicolo cellulare pel trasporto dei carcerati, passa nelle ore buie con l'aspetto sinistro d'un fantasma che dilegui, un brivido ci coglie.

Vi sono anche i morti che vanno da soli. Chi sa di quale dramma ignorato reca l'epilogo quel feretro solitario e frettoloso: un indigente, un vinto della vita, uno sperduto?

Mah! chi se ne cura? Ci vuol altro; abbiamo troppo da fare noi!

Però sono rari costoro. Più comuni sono i funerali di terza classe. Ed appunto perchè comuni passano quasi inosservati fra l'indifferenza degli astanti. Il corteo è esiguo : pochi abitanti del quartiere, qualche amico, una vedova od un'orfana che piange sommessamente e procede barcollando.

Ed il carro, avete mai notato il carro di *terza classe?* Dal ronzino che mostra le costole sotto le bardature, dal cocchiere colla livrea stinta, al veicolo sporco d'un nero dubbioso, vecchio anch'esso e sagomato senza soverchi lenocini, l'apparato presenta l'immagine della miseria appena dissimulata e mal rassegnata, del povero diavolo in abito di cerimonia.

Per un osservatore superficiale tutti i carri funebri si equivalgono. Ma quale differenza d'espressioni fra il convoglio dei poveri e quello dei ricchi!

Un trasporto di prima classe col suo feretro superbo di pennacchi, di paramenti e di fiori, con la sua folla serpeggiante sotto i vessilli abbrunati, ai singhiozzi delle marce funebri — salvo debite eccezioni — è fatto più per suscitare la curiosità che la commozione. E' raro che il passante si chieda il nome dell' estinto. La morte confonde ed annulla in un tutto anonimo la moltitudine di coloro che giorno per giorno copre delle sue ali brune. Il fasto della cerimonia rappresenta lo sforzo vano dei vivi per singolarizzare, per serbare un nome alla forma inanimata che compie il suo ultimo viaggio.

VENEZIA — VERSO L'ISOLA DI S. GIORGIO.

Il carro candido dei morticini, quel feretro eburneo che copre d'una maschera gentile d'innocenza la fosca parvenza della morte, desta un senso di tenera pietà.

I tram elettrici adibiti al servizio mortuario costituiscono la più moderna espressione del progresso in fatto di funerali. Essi rispondono alla psicologia ed alle necessità delle grandi metropoli. Sopra questi curriculi un morto può andarsene alla tomba... senza scomodare i vivi. La ordinaria circolazione non ne rimane impacciata, gli spiriti sensibili non hanno neppure il tempo d'impressionarsi al passaggio di qu doppio convoglio che contiene ad un temp bara e funerale e che fugge via liscio e sollecit senza inutili lugubrità d'insegne.

Le tramvie mortuarie io penso che andrann in breve generalizzandosi assorbendo in sè l squallida categoria dei funerali di terza class Dopo tutto credo che non ci sia gran che da do lersene. Poco male se il rito perderà alquant della sua cupa maestà.

Lo spettacolo d'un morto che si avvia vers la sepoltura in un carro analogo a quello ch gli servì tante volte nelle minute occorrenze dell pronta comunicazione — induce a pensieri men sconsolanti. Ed anche gli accompagnatori hann quasi l'aria di fare una scampagnata fuori mura

Ma un funerale che non potrà mai perder nulla del suo tragico or rore è quello che avvien durante una traversat marittima. — Chiudet gli occhi e rappresenta tevi quel feretro post sul bordo del bastiment mentre l'equipaggio è ri unito all'intorno a cap scoperto e col cuore ser rato. Un segnale. La cas sa viene abbandonata cade con un tonfo sini stro, scompare nei gor ghi verdastri dell'ocean e si sprofonda giù gi verso gli abissi, com scendendo i gradini d una scalinata infinita finchè tra le ombre e l fosforescenze di animal e di piante mostruos tocca il fondo e rimane, isolata e remota dall infelicità come dal conforto della piccola vit umana.

***

Ma è tempo ormai di fermarmi e di chieder perdono al lettore della tediosa cicalata e del poc aggradevole soggetto. Di quest' ultima pecca lascio tutta la responsabilità... al calendario.

E se fra i nostri soci fossevi qualche anima superstiziosa (non lo siamo un poco tutti, magari a nostro dispetto od a nostra insaputa?) che temesse il mal presagio di questa rassegna del turismo più pauroso, si conforti con quel venerabile pregiudizio popolare che sentenzia: pensando alla morte ci si prolunga la vita.

SILIO CARPANI.

MILANO — TRAMVIE ELETTRICHE PER I TRASPORTI FUNEBRI DAI CIMITERI MONUMENTALE E DI PORTA ROMANA A QUELLO DI MUSOCCO.

AVIAZIONE

Sport, Turismo ed Esposizioni.

La stagione dei voli può dirsi ormai chiusa. I grandi uccelli meccanici, come gli organismi vivi da cui hanno tratto origine, cominciano a fissarsi delle abitudini ben determinate e periodicamente regolari. Così, nei mesi in cui i volatori pennuti volgono le ali ai grandi voli migratori, gli aeroplani — se è lecito così esprimersi — tornano ai loro nidi e si dispongono ad un raccoglimento preparatorio di nuovi slanci e di più audaci imprese. Parte si rifugiano sotto le volte rombanti delle officine in attesa che i tecnici integrino con modificazioni opportune gli insegnamenti delle manifestazioni sportive e sperimentali. Un'altra parte, quanto v'è di migliore in fatto di concezione e di costruzione, quanto v'ha di più illustre per storiche prove fornite, si accoglie entro quei pubblici, colossali e fastosi alveari d' api artificiali che si chiamano le Mostre d'aviazione.

E' questo soltanto il secondo anno da che hanno luogo delle esposizioni di ordigni volanti degne di questo nome ed i « Salons » sono pervenuti a tale importanza da costituire un vero e proprio avvenimento di generale interesse, una festa della modernità e del pensiero, alla quale nel diffuso ed entusiastico ottimismo dell' ora presente, tutti accorrono per iniziarsi alle nozioni d'un potere prodigioso ed ancor pressochè incredibile e disporre il proprio spirito ai profondi rivolgimenti storico-sociali che non a torto si intuisce siano per derivare dalla conquista nuovissima.

Il Monoplano « Bleriot XI ».

Il pubblico ha profondo bisogno di conoscere. Quando si ha, con l'animo compreso di stupore, assistito allo spettacolo magnifico del volo umano, si sente la necessità di spiegarci il fenomeno.

Se il sentimento è soddisfatto di orgogliosa meraviglia, il pensiero è assillato da una curiosità legittima ed impulsiva di ragionamento. Le teorie diffuse largamente ed in mille modi dalla stampa, non bastano a togliere i dubbi, ed a famigliarizzarci con una realtà la quale sconvolge la nozione vecchia e tradizionale che abbiamo dei fatti. Occorre l'analisi concreta e minuta della causa per poterci render conto degli effetti.

Ecco perchè, dopo tanta frequenza di premi, di gare, di Concorsi e di *esibizioni*, dopo tanta emulazione di *sport*, giunge la stagione delle Mostre. Nei riguardi della divulgazione della scienza aviatoria si verifica un'inversione dell'ordine ideologico consueto: al corollario della dimostrazione sperimentale succede il teorema della dimostrazione razionale.

Del resto, per quest'anno lo *sport* dell'ala non ha più nulla da aggiungere alle sue eloquenti ed inaspettate asserzioni.

Quanto si poteva ottenere dall'uso intelligente di una macchina per volare, quale la tecnica è giunta a realizzare, s'è ormai ottenuto.

Se non tutti gli aviatori, almeno qualcuno di essi, è riuscito ad acquistare tale una perizia dell'aeroplano che più non si potrebbe pretendere.

In altre parole, per superare il *record* di durata stabilito da Enrico Farman al Circuito di Reims è necessario che un progresso si compia all'infuori della perizia del conduttore. Si richiede che un nuovo dispositivo elimini qualcuna delle non poche imperfezioni a cui gli apparecchi vanno ancora soggetti. Il volo di Enrico Farman segna per così dire la tappa estrema che si poteva raggiungere in fatto di affermazioni pratiche nell'attuale stadio dello sviluppo morale e tecnico.

La traversata della Manica di Bleriot ed il volo sopra Parigi del conte de Lambert, che pur valsero ad ingenerare in noi tanta baldanza e fiducia nel presente della locomozione aerea — sono piuttosto da considerarsi un presagio d'avvenire che non una misura dell'ora volgente.

Queste prodezze segnalano ciò che si potrà mediante l'aeroplano; ma non peranco ciò che si può. Il successo delle due imprese è dovuto ad un complesso eccezionale di circostanze favorevoli, più che alla regola delle ordinarie facoltà aviatorie.

A prova di quanto andiamo asserendo sta il fatto che, dopo i Circuiti di Reims e di Brescia, ad onta dei numerosissimi convegni di locomozione aerea banditi in tante città d'Europa con incentivi finanziari tutt'altro che disprezzabili, non si ebbe a segnalare nessuna affermazione di rilievo, neppure lo sforzo a superare quanto erasi già fatto. Le altezze vertiginose toccate da Orville Wright a Berlino, da Curtiss a New York e da De Lambert a Parigi non rappresentano un progresso di perfezione tecnica o una dimostrazione d' un più completo affiatamento fra l'uomo e la macchina, bensì un grado non comune di audacia personale.

Così dicasi della lotta epica colla tempesta sostenuta a Blackpool il 22 ottobre scorso, da Umberto Latham.

Il volo di Curtiss su New-York intorno alla statua della libertà (*Fot. Argus*).

Il Conte De Lambert attraversa Parigi, facendo il giro della torre Eiffel.

Perchè, se questo giovane può ritenersi uno dei più animosi e destri guidatori d'aeroplani che solchino gli spazi — ciò non toglie che alla stregua delle facoltà della sua macchina (la quale è pur sempre una delle migliori che esistano) il suo coraggio degeneri sovente in temerità e nelle sue vittorie abbia molta parte la dea fortuna.

***

Dunque — come abbiamo più sopra accennato — con lo stabilirsi di abitudini fisse nel mondo della aviazione, noi possiamo dividere l'anno in due grandi periodi rispetto all'attività dell'aeroplano. Il periodo dei voli che va dall'ultimo scorcio della primavera ad autunno inoltrato — la fase cioè che offre alla pratica del veicolo il massimo favore delle condizioni atmosferiche — ed il periodo degli studi, del lavoro e delle esposizioni che abbraccia i mesi più freddi e più torbidi dell'annata.

La Mostra chiusasi il mese scorso a Parigi, e per il suo esito intrinseco e per la simpatia con cui fu accolta da ogni categoria sociale, ha mostrato l'importanza della funzione che i « Salons » d'aviazione nel presente e nell'avvenire sono destinati a compiere in favore d'una scienza nata ieri e pur già così innanzi nel suo sviluppo.

A quella rassegna classica degli apparecchi d'aviazione altre vanno succedendo nei maggiori centri dell'Europa.

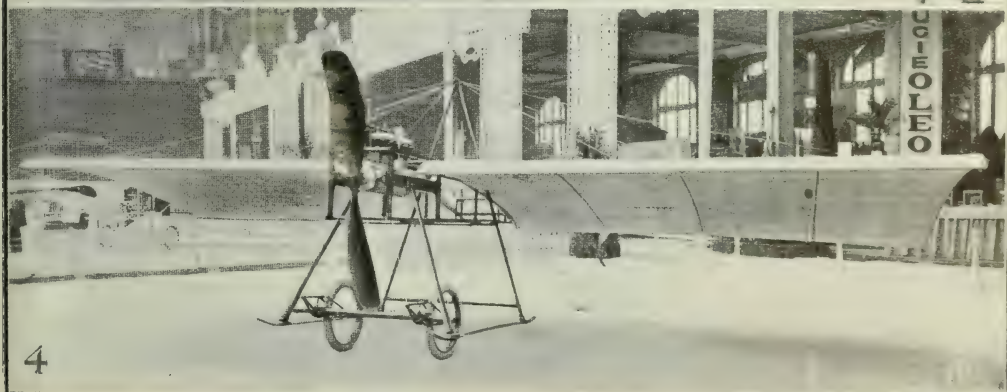
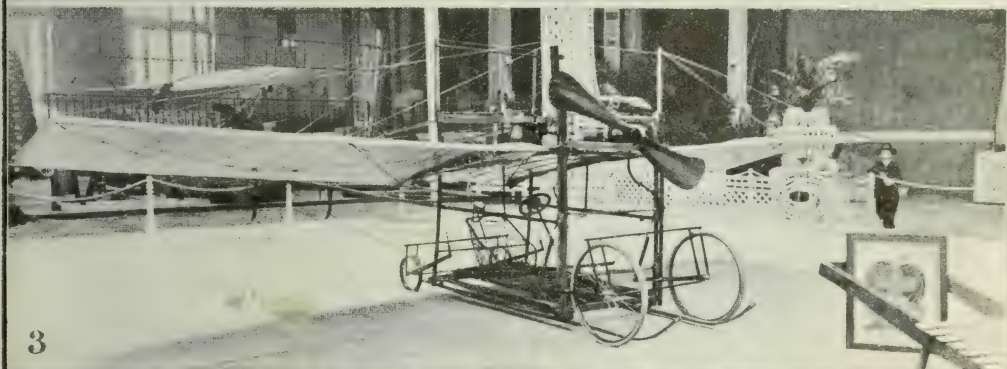
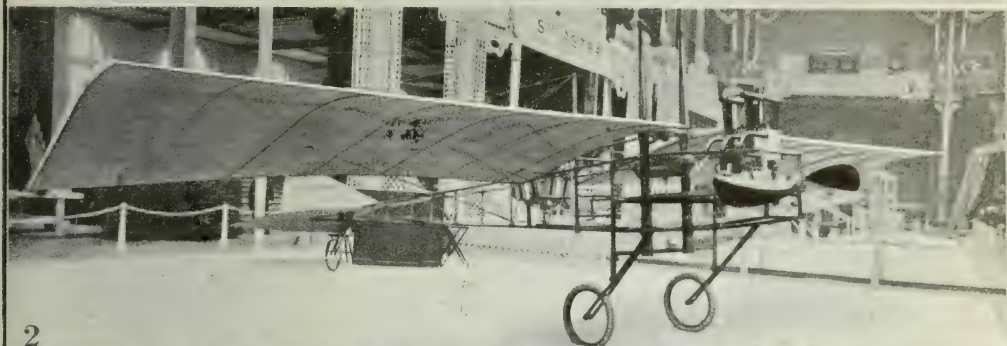
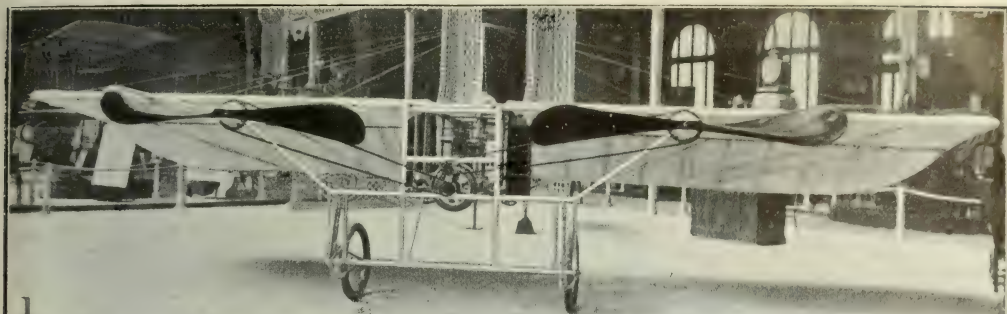
In Italia abbiamo già avuta — annessa alla grande Esposizione d'elettricità — un'esperimento di Mostra aeronautica all'epoca del Circuito Aereo, esperimento che tuttavia non poteva sortire quell'esito che alcuni si sarebbero aspettato da una prima prova del genere, per il fatto che da un lato le preoccupazioni degli inventori e dei costruttori e dall'altra l'attenzione del pubblico erano completamente assorbite dalle gare d'aeroplani costituenti il motivo principale del Convegno.

A completamento, quasi diremmo della Mostra di Brescia, ne è stata indetta a breve distanza di tempo un'altra a Milano che verrà inaugurata il 9 di novembre nei locali del Corso Hôtel in una importantissima e centrale arteria della popolosa città. Mentre scriviamo fervono i preparativi per l'allestimento dei locali e per condurre a termine il vasto e complesso disegno dell'organizzazione.

Tutto quello che appartiene alla storia recente e remota dell'aviazione vi figurerà, nè mancheranno, prospettati in tangibili modelli, le speranze ed i proponimenti avvenire dei molti studiosi ed inventori di cui non fa certo difetto il nostro Paese.

Una parte integrante avranno certamente le Case automobilistiche le quali vi esporranno dei motori leggieri per aeroplani, dirigibili, motociclette e vetturette. Parte non certo trascurabile questa della Mostra, se si considera che tanto il presente quanto l'avvenire della locomozione aerea è innegabilmente affidato al perfezionamento degli ordigni animatori e se si tien presente che da questo lato, più che da ogni altro dell'aviazione, l'Italia è in grado di farsi onore e di competere vantaggiosamente coi rappresentanti delle altre nazioni.

Fra gli apparecchi che contano al loro attivo dei trionfi odierni verranno esposti alcuni monoplani e biplani fra i più noti e celebrati.

Il Touring com'è suo costume e diremmo quasi, sua tradizione, partecipa a questa Mostra con

ALCUNI TIPI DI NUOVI MONOPLANI ESPOSTI ALLA MOSTRA DI PARIGI.

1. Monoplano « Liore » a due eliche. — 2. Il « Gregoire-Gyp ». — 3. L' « Avia ». — 4. L' « Hanriot ».

un salone proprio a scopo di divulgazione della scienza e dello *sport* aviatorio.

A maggiore intelligenza dei nostri lettori ci permetteremo una descrizione comparata delle macchine volanti che fino ad oggi mostraronsi alla stregua dei fatti più validi nell'ufficio per quale eran state pensate e foggiate. Giacchè per il pubblico che non ama impelagarsi nelle formule e nei calcoli, una guida sicura di giudizio ed una pietra di paragone pressochè infallibile nel campo degli aeroplani dev'essere offerta sopratutto dagli apparecchi che finora volarono meglio e di più.

E per cominciare prendiamo in considerazione i monoplani Bleriot. Il glorioso veicolo che servì dove va, a differenza del tipo XI che servì alla traversata della Manica. Il motore comanda l'elica, situata come di solito a livello delle ali, per mezzo d'una trasmissione a catena che ne riduce la velocità di rotazione in rapporto di due ad uno. Questo motore è un *E. N. V.* di 60 HP. L'elica è ancora a tipo Chauvière; ma consta di quattro pale, secondo la preferenza dell'aviatore, poichè sembra debba fornire un maggior rendimento. Il radiatore è posto sotto il motore.

In questo apparecchio, Bleriot si è sopratutto preoccupato di ottenere una buona stabilità laterale la quale è abbastanza garantita dalla bassissima ubicazione del centro di gravità. Tale

Il monoplano « Antoinette » visto di fronte. Motore a 16 cilindri, 100 HP.

ad attraversare la Manica è relativamente piccolo: esso non ha infatti che m. 8,60 di apertura d'ali (*envergure*) e 14 metri quadrati di superficie portante. La larghezza delle ali è di m. 1,80. Esse hanno quindi una lunghezza che è appena cinque volte la larghezza.

Il motore, piazzato dietro l'elica tipo Chauvière a due pale è in apparenza delle proporzioni di un forte motore di motocicletta da corsa. Anzi, certe grosse motociclette d'allenamento hanno appunto portato di questi motori Anzani di 24 HP. In realtà quei tre cilindri di 103×120 muniti di alette di raffreddamento paiono piuttosto comparse che attori principali dei voli famosi compiuti dall'illustre aviatore. Guardando anteriormente, si scorge lo stretto sedile dell'aviatore, il volante al quale sono inseriti i diversi comandi dello stabilizzatore e della torsione d'ali e la sbarra su cui poggiano i piedi del pilota per dare all'apparecchio la direzione orizzontale.

Molto più grande invece è il Bleriot tipo XII che figurò insieme a quello più sopra descritto all'Esposizione di Parigi. Il Bleriot XII ha 10 metri di fronte e 27 metri quadrati di superficie portante. Motore e guidatore son collocati in basso sotto le ali. Il centro di gravità è quindi assai spostato in giù e l'aviatore può scorgere cura dell'aviatore è giustificata dal fatto che fra le cause perturbatrici dell'equilibrio dell'aeroplano, una delle più importanti devesi attribuire alla reazione della coppia dell' elica. Mentre il motore fa girare l'elica in un senso, prende esso medesimo un punto d'appoggio nell'aria mediante le ali dell'aeroplano. Più l'elica resiste e più il motore tende a far capovolgere l'imbarcazione aerea. L'elica del XII, essendo demoltiplicata nel rapporto di due ad uno, richiede dunque una coppia di torsione il doppio più forte che non se fosse piazzata direttamente sull'albero del motore.

Il sedile dell'aviatore è largo abbastanza per far posto a due persone. Dovendo però viaggiare da solo, il pilota si pone nel mezzo. Questo apparecchio pesa oltre il doppio dell'XI del medesimo autore, raggiungendo esso i 480 chilogrammi, mentre l'altro si limita ai 210.

Il biplano Wright, per i principî su cui basa, può dirsi l'antitesi dei due Bleriot. Le sue doppie ali a piani sovrapposte sono più allungate, tantochè l'apparecchio misura m. 12,50 di fronte, lunghezza considerevole in rapporto ai due metri di larghezza. Cosicchè l'aeroplano, come *silhouette* appare più snello dei monoplani costruiti dal vincitore della Manica.

Il timone di profondità è situato anteriormente, di dietro governa quello di direzione; entrambi i timoni sono biplani, in contrasto agli organi corrispondenti dei tipi Bleriot, i quali, in armonia al sistema di base, sono tutti due monoplani. Il telaio di supporto e le ruote ammortizzatrici qui fanno difetto, ma li sostituiscono i lunghi pattini d'atterramento. La manovra si compie per mezzo di due leve poste ciascuna a destra ed a sinistra dell'aviatore ed a portata delle sue mani. Il biplano Wright è capace del trasporto di due persone al pari del Bleriot XII. Poichè la comparazione di questi due tipi, i quali parvero per un istante doversi disputare il primato del volo umano, è oltremodo interessante, vale la pena di riassumere qui i principali dati caratteristici di ognuno d'essi.

Superfici portanti: Bleriot XII: 27 metri quadrati; Wright 48.

Potenza del motore: rispettivamente 60 HP e 30 HP.

Peso totale dell' apparecchio: il primo 480 chilogrammi; il secondo 450.

Il nuovo autoplano « Salmson ».

Non pochi punti di analogia si osservano invece fra il biplano Farman e quello Wright. Anzi, può dirsi che il vincitore del *Grand Prix* di Francia abbia derivato il suo tipo modellandolo sulla base di quello del meccanico americano e conservandovi nel tempo stesso alcuni particolari proprî al biplano Voisin sul quale aveva fatto le prime prove fortunate, particolari che sembrarongli degni di sopravvivere al rifacimento. Il biplano Wright, su m. 12,50 di fronte, misura 10 metri di lunghezza dall'uno all'altro timone; quello Farman è più breve nel senso dell'apertura contando solo m. 10,50 di fronte; ma tale deficenza è compensata dalla lunghezza, che raggiunge i m. 12. Questa maggior lunghezza deriva da una coda-biplano, ricordo della coda cellulare del sistema Voisin; in questa coda si trova il timone di direzione che è un biplano verticale al pari di quello che funziona nell'apparecchio Wright. Il comando di quest'ultimo timone e quello degli alettoni laterali che rimpiazzano nell'aeroplano Farman il meccanismo di torsione applicato dai Wright, sono ottenuti grazie a delle leve a mano. La direzione si governa manovrando coi piedi come nel monoplano Bleriot, ma in un altro senso. E più precisamente: Bleriot respinge orizzontalmente un lato o l'altro d'un bilancere di legno ad articolazione verticale. Farman invece appoggia a destra od a sinistra su un piccolo bilancere ad articolazione orizzontale. Come sostegno al suolo, noi troviamo i due pattini di Wright, se non che ciascuno di questi pattini è aiutato da due rotelle che ne facilitano notevolmente lo slancio ed emancipano l'aeroplano da qualunque ausilio estraneo di pilone o rotaia. Il biplano Farman ha il medesimo peso di quello Wright e reca un motore rotativo Gnome di 50 HP.

L'aeroplano più piccolo che si conosca, fra quelli capaci di abbandonare il suolo, è il *Demoiselle* di Santos Dumont. Infatti esso non ha che m. 5,50 di fronte. Superficie portante m. 9,50 in totale, larghezza delle ali m. 2, motore orizzontale di 25 HP, elice a due pale inserito direttamente sull'albero e piazzato davanti. Timone di profondità e di direzione agiscono posteriormente e formano una specie di cocca crociforme. Il primo è comandato da una leva posta a destra del pilota ed a mano sinistra un volante governa il timone di direzione; la torsione delle ali si ottiene mercè una leva attaccata a tergo dell'aviatore. Il guidatore è seduto sotto le ali dietro le due ruote di sostegno a terra e mette in funzione con un piede l'acceleratore del motore. Lo scheletro dell'apparecchio è di bambù incrociato con fili d'acciaio.

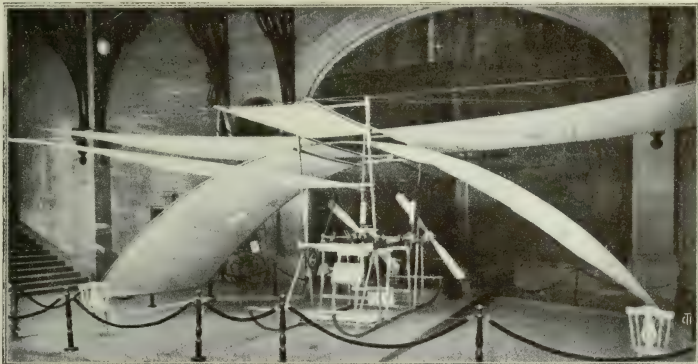
Fra le macchine volanti, quella più ammirata per eleganza di linee non meno che per efficacia di funzionamento, è il monoplano *Antoinette*.

Le sue ali, rialzate, formano tra di loro un diedro; la coda forma pure un V col piano generale delle ali anteriori. Essa, a somiglianza delle piume di una freccia, mantiene all'aeroplano la stabilità della rotta. La macchina è provvista di due timoni entrambi posteriori e di un'elica trattiva. Questa avventa la sua colonna d'aria sui piani principali, aumentandone così la facoltà sostentatrice. E poichè tale vento, urtandosi alla fusoliera avrebbe potuto creare un attrito, il costruttore ebbe la felice idea di terminare il corpo del suo aeroplano in guisa d'una prora di battello. Il motore è un *Antoinette* con 16 cilindri a V. L'equilibrio è garantito dalla torsione d'ali.

Siamo costretti a sacrificare all'angustia dello spazio una completa disamina dei motori leggeri per aviazione nei quali, più ancora che nella disposizione della velatura e dei varî organi dell'aeroplano, si sono conseguiti in questi ultimi tempi dei reali progressi.

Ci limiteremo soltanto ad accennare in linea generale che la preoccupazione principale del costruttore non è più quella di ricercare ad ogni costo la leggerezza specifica del motore e di spingere la diminuzione di peso fino ai limiti estremi, incompatibili con la resistenza dei materiali; ma bensì quella di ottenere, insieme ad una leggerezza relativa, segnatamente una grande robustezza e la massima regolarità di funzionamento, ciò che garantisce la durata dei voli, pur fornendo il miglior rendimento possibile.

Ciò spiega il perchè si incontrano molti motori a cilindri verticali, i soli in cui la lubrificazione si effettui con maggiore facilità. Non mancano tuttavia i motori orizzontali a cilindri opposti ed a stella.

Ad ogni modo la disposizione a stella ad assi verticali ha ormai più pochi seguaci. Quest'anno sembra prevalere nei motori leggeri il sistema

del raffreddamento ad aria, il che permette una notevole economia di peso.

***

Prima di chiudere questa nostra sommaria scorribanda, crediamo non inutile dare, a titolo di pratica informazione per gli amatori, il prezzo dei principali aeroplani comparsi all'Esposizione aeronautica di Parigi e di cui i lettori hanno presente nella memoria la fisonomia.

Monoplano *Antoinette* ad un'elica, mq. 35 di superficie portante, 12 metri di lunghezza e 14 d'apertura, motore *Antoinette* 8 cilindri 50 HP, chilogrammi 475 senza aviatore: L. 25 000.

Monoplano *Bleriot XI* ad un'elica, 14 metri quadrati di superficie portante, lunghezza 7,50, apertura 8,60, motore *Anzani* 3 cilindri 24 HP, peso totale senza aviatore chg. 210: L. 12 000.

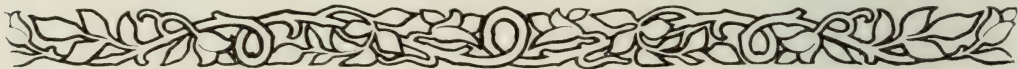
Monoplano *Bleriot XII*, 27 metri quadrati, 7,60 di lunghezza, 9,60 di fronte, motore *E. N. V.* 8 cilindri 70 HP, peso totale chg. 450: L. 26 000.

Biplano *Farman* 40 metri quadrati superficie, m. 12 lunghezza per 10 d'apertura, motore *Gnome* rotativo 45 HP, peso totale chg. 450: L. 28 000.

Monoplano *Rep*, 21 metri quadrati di superficie, lunghezza 8,50, fronte 10,80, motore *R. Esnault Pelterie* 7 cilindri 33 HP, peso totale chg. 355; L. 30 000.

Monoplano *Santos Dumont*, costruito nelle officine *Clement Bayard*, metri quadrati 10 di superficie portante, lunghezza m. 6,20, fronte m. 5,50, motore *Clement Bayard* 2 cilindri, 25 HP, chg. 110 di peso totale: L. 7 500.

Biplano *Voisin*, superficie portante metri quadrati 50, lunghezza m. 12, fronte m. 11,50, motore *Antoinette* o *Gnome* (a scelta), 50 HP, peso totale chg. 500: L. 25 000.

Biplano *Wright* costruito dalla Società *Ariel*, 2 eliche, superficie portante metri quadrati 50, lunghezza m. 8,50, fronte m. 12,50, motore *Barriquand e Marre* a 4 cilindri, 25 HP, peso totale chg. 450: L. 30 000.

La tassa sui velocipedi.

Il progetto di legge che riduce la tassa sui velocipedi ha segnato una « vittoria del Touring », forse la vittoria più significante che abbia conseguito il nostro sodalizio nei suoi tre lustri di vita. Fu una vera conquista! L'agitazione promossa ed alimentata nei due rami del Parlamento con memoriali, la propaganda fra Deputati e Senatori amici, condotta con l'aiuto del nostro corpo consolare, l'appoggio cordiale della stampa, frutto della nostra opera di persuasione, la campagna della nostra *Rivista*, le replicate pressioni delle nostre Commissioni ai varî Ministri, l'inchiesta fra gli industriali ed i commercianti di velocipedi, dovevano smuovere il Governo ed indurlo a concedere la tanto desiderata riforma. Ma per quanto si ritenesse di aver raggiunto completamente l'intento con l'approvazione del progetto di legge da parte del Consiglio dei Ministri che dapprima era contrario alla richiesta riforma per ragioni di indole finanziaria, un nuovo dubbio si è affacciato e cioè che la provvida legge, non essendo stata effettuata dal Parlamento nella passata sessione, per ristrettezza di tempo non possa avere effetto immediato.

La canicola che incombeva nello scorso luglio ha indotto i rappresentanti del Paese ad affrettare l'abbandono della Camera in cerca di meritato riposo e di frescura. Fra i varî lavori parlamentari rimasti in sospeso debbonsi comprendere alcuni importanti progetti di legge e fra questi dobbiamo con nostro rincrescimento annoverare quello per la modificazione della tassa sui velocipedi e sui veicoli semoventi. Progetto che, come già si disse, attinge la sua importanza dalla larga agitazione fatta per la riforma e dalle ripetute promesse avute dal Governo in proposito e che speriamo ad ogni modo possa essere approvato in tempo per poter entrare in vigore col primo gennaio prossimo come dispone l'art. 8 ed ultimo di esso. Sebbene non si possa da parte nostra far buon viso a tutte le disposizioni, accettate dalla Commissione parlamentare che è riuscita, incontrando non poche difficoltà, a strappare al Ministro delle Finanze poche concessioni, solo per non dilazionare ulteriormente quella che era la più interessante, la riduzione della tassa sui velocipedi.

Il Touring che nulla ha trascurato e trascura per assicurare che la riduzione della tassa decorra col prossimo gennaio, ha interessato ancora una volta il Ministro delle Finanze e S. E. il Presidente del Consiglio dei Ministri, on. Giolitti, perchè abbiano a far sì che il progetto di legge sulla tassa dei velocipedi venga discusso ed approvato all'apertura della Camera con precedenza in confronto di altri lavori cui dovrà attendere prossimamente il Parlamento. Nell'ipotesi poi che l'approvazione della legge malgrado ogni buon volere non venisse a tempo per predisporre la fornitura delle nuove targhette entro il prossimo dicembre, fu domandato che per decreto reale venga sospesa l'applicazione della tassa per un periodo di tempo determinato, come già si fece nel 1905, quando venne emanata quella legge che ora si vuole abrogata. Fu pure richiesto l'appoggio di quei Deputati che maggiormente si interessano della questione perchè, valendosi delle loro prerogative parlamentari, abbiano ad ottenere che il progetto di legge sia immediatamente approvato dalla Camera.

Ripensando all'azione che con efficacia verrà spiegata da detti Deputati quel dubbio che, forse per troppo amore di causa, ci aveva turbati, scompare e possiamo tenere per certo che la bicicletta sarà per il 1910 più benevisa al fisco.

Con la nuova legge, come è noto, la tassa viene ridotta a L. 6, ma non è che un primo passo verso l'abolizione di un gravame che all'epoca in cui fu introdotto, da un ciclista indomito fu chiamato « tassa sul moto ».

E' da sperare che col tempo anche l'Italia seguirà l' esempio di altre nazioni, riducendo prima ad un *minimum*, sopprimendo poi del tutto una tassa, che senza essere di grande sollievo per le finanze dello Stato, costituisce un freno alla diffusione di un mezzo rapido di locomozione rimasto alle classi più modeste e di uno *sport* destinato al miglioramento individuale e sociale.

IL MEZZO DI TRASPORTO PIÙ IN USO AL CONGO. UNA CAROVANA DI PORTATORI.

Comunicazioni nell' Africa Equatoriale

(Dalle foci del Congo a quelle del Giuba).

E' generalmente noto oramai, come attraverso immense plaghe del continente nero corrano treni e navighino piroscafi che per comodità e rapidità non hanno molto da invidiare ai loro confratelli delle altre parti del mondo. Agenzie di viaggi organizzano oggi gite alle sorgenti del Nilo e ai grandi laghi equatoriali, le valli del Senegal, del Niger, del Congo, dello Zambese sono percorse da ardite strade ferrate, e piroscafi di 500 tonnellate navigano con servizio regolare da Leopoldville a Stanleyville attraverso 4000 chilometri di corso del Congo. E non solo è prossimo a realizzarsi il grandioso progetto della ferrovia dal Capo al Cairo, ma la colossale linea fra pochi anni sarà incrociata da un'altra ferrovia non meno grandiosa, quella cioè che, attraverso la regione dei Grandi Laghi si allaccierà ad oriente alle ferrovie inglesi e tedesche dell'Est Africa facenti capo a Mombasa e Zanzibar e ad occidente con la navigazione sul Congo.

Tuttavia i grandi mezzi di comunicazione, se formano già sulle carte africane una prima fondamentale rete di viabilità rapida e sicura; sono lontani dall'esser penetrati dovunque.

Il viaggiatore, il turista, l'esploratore desiderosi di sottoporsi alla prova rude dei mezzi di trasporto che soli furono a disposizione di Livingstone, di Stanley e dei loro seguaci, troverebbero ancora in Africa regioni immense dove i viaggi si compiono in condizioni estremamente difficili e penose. Per convincersene basterebbe, ad esempio, provarsi ad attraversare l'Africa dalle foci del Congo a quelle del Giuba, dall'Oceano Atlantico all'Oceano Indiano. Cotesti due punti estremi limitano un itinerario essenzialmente originale non impossibile ad effettuarsi e assai vario pei mezzi di comunicazione dei quali è d'uopo servirsi nell'Africa classica delle foreste vergini, dei fiumi sterminati e delle popolazioni cannibali.

PIROGA A PAGAIA UNICA.

* * *

I grandi piroscafi marittimi che vengon d'Europa rimontano facilmente il corso del Congo dalla sua foce per 150 chilometri sino a Matadi dove la navigazione si arresta per lo sbarramento insormontabile delle cateratte di Livingstone. Queste cateratte, costituite da 3.. magnifici ed imponenti salti d'acqua su di un percorso di circa 400 chilometri, sono formate dal passaggio apertosi dal fiume attraverso la catena dei monti di Cristallo parallela all'Oceano.

Non sono molti anni che quest'ostacolo si girava per la via di terra con 20 giorni di carovana attraverso una delle più desolate ed aspre regioni d'Africa. Sino al compimento di quella grande vittoria del genio e della costanza umana che è la strada ferrata delle Cateratte, sulle spalle dei miseri indigeni di questa regione, pezzo per pezzo, dalla carena alle macchine, è passata tutta la flotta che oggi solca le acque del Congo e dei suoi affluenti navigabili. E con le navi, su quelle medesime spalle, sono passate tonnellate di mercanzia alla montata, tonnellate di caucciù e di avorio alla discesa, tonnellate di tutto ciò che all'europeo occorse per vivere e riuscire vittorioso nel mondo delle barbarie.

Massacro lento, metodico, ordinato poichè niuna epidemia, niuna guerra, niuna distruzione uccidono come il *portage*. I tentativi di acclimatamento delle bestie da soma fallirono tanto in questo punto come in quasi tutti gli altri del centro africano, principalmente per causa della terribile mosca *tze tze*, motivo per il quale, dove i fiumi non possono essere navigati e le ferrovie non corrono ancora, le spalle dell'uomo rimangono pur sempre l'unico mezzo di trasporto e le sue gambe l'unico di locomozione.

Poichè i mezzi che si tentano di introdurre per mitigare la piaga dei trasporti a dorso di uomo: (automobili, carri trainati da buoi ed elefanti addomesticati) non hanno dato sinora che risultati effimeri e in ogni modo la loro applicazione è stata limitata alla regione dell'Uelle e a qualche altra.

La ferrovia delle Cateratte, da Matadi a Leopoldville, ha un percorso di 390 chilometri che si compiono in due giornate di viaggio. I treni non corrono durante la notte. Lo scartamento è di m. 1,10. Pochi sono i tratti di foresta attraversata, il territorio è in generale sterile, brullo, inospitale. La linea si arrampica e discende le pendici dei monti di Cristallo (altezza media 800 metri), seguendo a non molta distanza il corso del Congo. La storia umana della sua costruzione è formata da un martirologio senza paragone. Si calcola che il numero dei soggiaciuti sia superiore a quello delle traversine sulle quali poggiano le rotaie. Vi fu un periodo durante gli otto anni che durarono i lavori, nel quale si dovette ricorrere al reclutamento di cinesi poichè, scomparsi o quasi gli indigeni, non si trovava più un nero della costa, dal Senegal all'Angola, che si lasciasse persuadere ad ingaggiarsi come lavoratore della ferrovia delle Cateratte.

Tutte le malattie tropicali, dalla dissenteria al beri-beri, dalla malattia del sonno all'ematuria, sembravano essersi date convegno per mietere il numero maggiore di vittime nella plaga che la via ferrata doveva traversare.

A Leopoldville, sullo Stanley-Pool, il Congo riprende ad essere navigabile ai piroscafi fluviali continuando in queste condizioni per 4000 chilometri di corso sino alle Stanley-falls.

Il viaggio si compie alla montata in circa 20 giorni e in 12 alla discesa, attraverso una persistente uniformità di paesaggio. Sempre le stesse rive leggermente ondulate, le stesse muraglie di verzura, la stessa immensità d'acqua. Bisognerebbe battezzare il centro africano con il nome di Continente della monotonia. Si percorrono degli spazi immensi osservando sempre gli stessi caratteri fisici, la medesima fisonomia di paesaggio a distanze che nei nostri paesi comprendono le terre più diverse. Quell'enorme Congo che in certi tratti si allarga sino a divenire un vero braccio di mare (a Bumba è largo 70 chilometri), pare che spanda per tutto il suo passaggio una caratteristica personale ed unica. Alla successione di barriere di montagne, di fiumi, di boschi, di steppe, di valli, agli aspetti di una natura che si direbbe rispecchi il carattere degli uomini che l'abitano, che è triste, monotona, violenta come l'anima loro, nel centro dell'Africa corrisponde un dominio sterminato di melanconia, derivazione dello sterminato corso del fiume e dei suoi affluenti.

Com'è sul Congo, così è pure sul Kasai, sull'Ubangi, sull'Uelle, sul Bomu, sullo Tscuapu, sull'Aruwimi, sul Lualaba. Si vedono lontani villaggi seminascosti fra le alte erbe delle rive, il gialliccio delle capanne in mezzo, ai lati e dietro dei grandi ciuffi di banani. Altri celati sotto il fogliame di grandi alberi non si scorgono che quando si rasenta, navigando, la terra e l'apparizione dei loro abitanti ignudi ai piedi dei tronchi enormi, ha qualche cosa di pauroso e di diffidente. A sera, in quella temperatura di serra

UNA CAROVANA DI PORTATORI AD UN GUADO.

Un magnifico viale di palmizi a Boma.

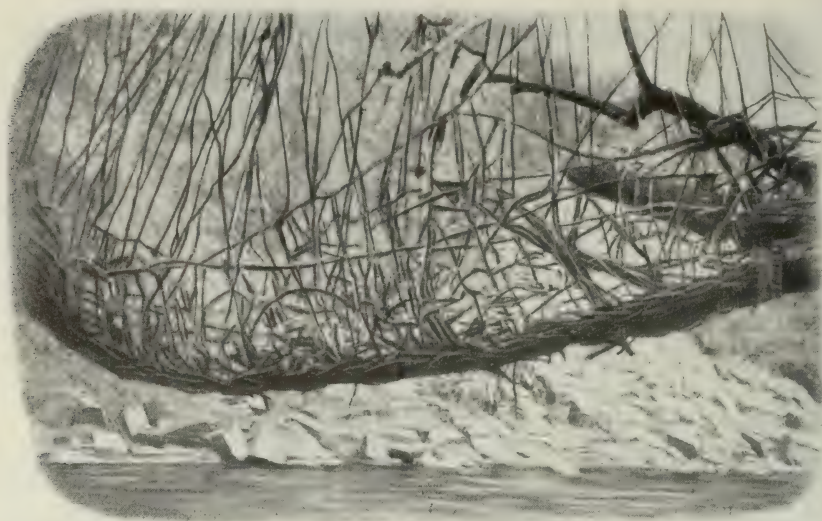
calda è un coro enorme di rane gracidanti che inonda l'aria, un coro che sorpassa l'immaginabile. Non vi è alito di ispirazione da nessuna parte, non vi è amore. Non vi è che istinto, forza, mancanza di sfumature. La terra medesima è così violenta che su di essa non scaturiscono se non i profumi mortali che danno le vertigini. Una coltura abbandonata per pochi giorni è così energicamente invasa dalla lussureggiante vegetazione spontanea, che i segni dell'uomo vi scompaiono soffocati.

I vapori che navigano sul Congo e sui suoi affluenti non sono molto dissimili per forma dai piroscafi che solcano il nostro Po. Pescano pochissimo, sono provvisti di ruote di propulsione posteriore e le caldaie vengono alimentate a legna. Non si naviga che di giorno, per cui al tramonto la nave va ad attaccarsi contro la solitaria riva. Allora l'equipaggio e i passeggieri di colore scendono e raccolgono il combustibile per il giorno susseguente. E alle prime luci dell'alba si riparte. La rotta è capricciosa, gli arenamenti frequentissimi, gli episodi che interrompono l'uniformità della navigazione sono dati dalle molte apparizioni di coccodrilli natanti a fior d'acqua e da branchi di ippopotami, le teste enormi dei quali fanno capolino a gruppi numerosi dalle superfici tranquille.

Sino ad Irebu, alla confluenza dell'Ubangi, i centri abitati da europei ed i villaggi indigeni non sono molto numerosi; passano talvolta intere giornate di viaggio senza scorgere villaggi indigeni o stazioni di bianchi. Viceversa, penetrando nella ricca regione dei Bangala, si susseguono villaggi e mercati popolosi dove le navi si arrestano per vettovagliarsi e vasti porti come Equatorville, Upoto, Ibembo, vere città in miniatura, centri di incivilimento piantati in mezzo della barbarie sul limite della foresta vergine, circondate da magnifiche piantagioni di caffè, di cacao, di riso, di grano, di caucciù, di banane e rigurgitanti sempre di centinaia di indigeni venuti d'ogni punto della regione che incrociano sotto il gran sole diffuso sul piazzale, il suono gutturale dei loro dialetti.

A Stanleyville le rapide omonime interrompono di nuovo la navigazione per 150 chilometri sino a Ponthierville. Questo tratto è pure esso superato dalla ferrovia. Si naviga ancora da Ponthierville sino a Lumbo-lumbo, testa di linea della ferrovia dei grandi laghi che per ora giunge soltanto sino a Niangwe. Presto la ferrovia si addentrerà a sud nella regione mineraria del Katanga e all'est, e penetrando nel cuore della leggendaria foresta equatoriale, per attraversare la quale Stanley impiegò sette mesi, sette eterni mesi di marcia nell'ombra, raggiungerà ad Uvira il Lago Tanganika.

Senonchè un'altra è la via che il nostro viaggiatore ideale dovrebbe seguire per poter giungere più rapidamente all'Oceano Indiano.

Giunto ad Irebu abbandonerà il Congo e su degli *steamer* fluviali di minori dimensioni, rimonterà l'Ubangi per 7 giorni sino a Libenge

Ponte di liane intrecciate
costruito dagli indigeni del Congo sopra un corso d'acqua.

ò sino a Bangüi, dove le rapide dell'Elefante lo costringeranno a servirsi delle piroghe. Con esse navigherà un mese circa, risalendo l'Ubangi prima, sino a Yakoma alla confluenza del Bomu e dell'Uelle e poi l'Uelle sino a Bomokandi.

Le piroghe sono uno dei mezzi più importanti di viaggio attraverso il centro africano. Navigare in piroga per più giorni rimontando le correnti, credo che possa rappresentare il mezzo di locomozione al quale devono esser dannati nell'altro mondo — ed oggi sono assai — coloro che peccarono per la mania di scoprire mezzi di trasporto vertiginosi. Dovete immaginare l'immobilità assoluta per le dodici ore in cui laggiù il sole illumina lo spazio, congiunta all'impressione che da un momento all'altro la fragile e primitiva imbarcazione debba capovolgersi dandovi in lieto pasto ai coccodrilli. Convincetevi che a causa di cotesta impressione è impossibile dare un corso qualunque ai propri pensieri, leggere, tentare di scrivere, fare insomma qualche cosa che attenui la noia mortale del viaggio; colorite tutto con il riflesso delle acque sotto il sole abbacinante ed infine cullate il vostro procedere con la nenia monotona dei pagaiatori che vi raccontano sempre sullo stesso tono tutte le storie di bianchi e di neri che sono nella loro memoria. Le strofe sono in generale improvvisate ed è uno solo che le intona. Gli altri rispondono con una sorta di accompagnamento a tempo ed insieme ogni qual volta le pagaie si immergono nell'acqua. Sovente è un'intera orchestra di tamburelli, di flauti, di tam tam che regola il remigare. Viceversa, quando, invece di rimontare una corrente accade di doverla discendere e si può disporre di una grande piroga (ve ne sono di così grandi che contengono sino a trenta o quaranta pagaiatori e anche più), allora le cose cambiano. Il canto si affretta, urli selvaggi si intercalano fra le strofe, i neri si entusiasmano, si eccitano e se, con la vostra, navigano altre piroghe, nessuna volontà, nessun ordine riusciranno ad impedire regate pazze fra gli equipaggi che direste finiranno con un capovolgimento generale. Tutti i trasporti per via acquea organizzati sul corso delle correnti inaccessibili agli *steamers* per gli sbarramenti delle rapide e delle cataratte sono fatti con vere flottiglie di

Una rapida sul fiume Loama

netrare per entro la terra serrata sotto il mistero della foresta vergine. Due o tre mesi di carovana potranno condurvi sulle rive del Lago Alberto e di qui su quelle del Vittoria Nianza, dove ritroverete piroscafi e ferrovie che in qualche giorno, assai comodamente, vi deporranno a Mombasa. La prova della vostra resistenza fisica e morale vi attenderà precisamente al limite di cotesta foresta. Carovane, beninteso di pedoni, file indiane interminabili costituite dalle scorte armate, dai portatori di bagagli, da quelli di amaca, dalle donne che prepareranno i cibi, dai diboscatori che hanno l'ufficio di tagliar le liane che inceppano il cammino e di abbattere gli alberi per formare gli accampamenti notturni... E così si procede marciando per settimane attraverso paludi coperte da una vegetazione pazza di esuberanza; per stagni nascosti da altissime erbe o dilaganti silenziosi ed invisibili sotto la larga faccia delle foglie delle ninfee. Nella foresta asciutta i bianchi si fanno trasportare in amaca quando, beninteso, i portatori abbondino, ma nelle paludi bisogna abbandonarla e rassegnarsi a quel procedere lento, mortale negli stagni, percorrendo a stento una decina di chilometri al giorno, in una lotta continua con l'aggrovigliamento delle piante subacque e degli insetti che si attaccano ai polpacci ignudi come sanguisughe. Ma attendete la notte in quelle paludi, attendete che le miriadi di insetti dalle ali trasparenti, di farfalloni notturni grossi come pipistrelli, di zanzare, di effimere attratti dalle luci delle faci dell'accampamento si avventino contro quei poveri mucchi umani di sperduti nella vastità delle selve; attendete che le voci della bassa fauna acquatica si ridestino d'improvviso. Sembrano prima venire di lontano: c'è una esitazione di gracidii isolati e rauchi di chiamata, di gracidii rauchi di risposta, di sibili sommessi, di voci strane, di suoni interrogativi, come se gli organismi viventi, della palude chiamandosi, si domandino il perchè di quelle piccole luci insolite che brillano fra le liane e li fanno restare stupiti e silenziosi con gli occhi sbarrati fuor d'acqua sul margine delle foglie, e poi, con un crescendo rapido, impetuoso che sorpassa in intensità il clamore di una folla di forsennati, la foresta, la palude lanciano nell'oscurità per tutte le ore eterne di quelle notti dolorose la violenza sfrenata della loro vita notturna.

Costruzione di una strada a Kibombo.

piroghe. Gli arrivi alla meta di queste flottiglie sono quanto mai caratteristici e pittoreschi. Se ne odono da lontano i canti. Le sentinelle della stazione gettano allora il grido annunciante il loro arrivo e tutti corrono alla riva per accoglierle. Il canto si avvicina, diventa un coro potente. Una dopo l'altra, le piroghe accostano, i canti cessano per dar luogo ad un urlare che aumenta salendo sino al diapason dell'incredibile. I pagaiatori scendono, il sudore cola sulle membra ignude; sono tanto spossati che i più si gettano a terra implorando dagli astanti un massaggio immediato, operazione che viene subito eseguita fra il chiasso infernale, fra l'andare e il venire degli scaricatori che gridano come ossessi per farsi largo sotto il peso di enormi ed arcuate punte di avorio... Le flottiglie vengono da riviere che hanno cangiato nome nel lungo viaggio; da una distanza pari a quella che separa Venezia da S. Maria di Leuca, venti, trenta giorni di viaggio da mane a sera e durante le notti ancora se c'è la luna; venti, trenta giorni di pagaiare continuo per gli equipaggi. Ma per avere un'idea dell'abilità dei pagaiatori nel condurre le loro imbarcazioni bisogna averli veduti al passaggio delle rapide, nella discesa. Quando la corrente divenendo più forte annunzia che ci si approssima ad esse e levandosi in piedi si distingue lontano lo spumeggiare delle acque fra le roccie per tutta l'ampiezza del fiume, sembrerebbe impossibile di potere tentare e superare in piroga un ostacolo di quel genere. Eppure lo si supera, grazie alla destrezza di un abile guidatore che ritto in piedi a prora e armato d'una lunga e robusta pertica riconosce la via fra le pietre, e ci porta a salvamento fra il ginepraio degli scogli e il ribollire delle spume. A Bomokandi il regime dell'Uelle diviene quasi torrenziale. Conviene abbandonarlo e pe-

Non vi sono sentieri ben determinati tracciati in foresta. Gli indigeni fanno di tutto perchè le tracce di coteste vie elementari scompaiano

per modo che riesca più difficile al bianco raggiungere i loro villaggi. Si seguono spesso le enormi piste degli elefanti e ogni tanto si controlla il cammino con la bussola. Del resto i neri hanno un senso dell'orientamento così sviluppato che raramente fallano ad indicare anche nel più fitto delle selve la esatta direzione. Basterebbe una settimana di marcia in foresta per convincersi come il *portage* sia effettivamente la peggior piaga che opprima gli indigeni dell'Africa centrale. Dinanzi a quanto il bianco ha potuto compiere nel cuore del continente misterioso, mi è sempre parso più degno della gratitudine dell'umanità ciò che hanno sofferto un numero mille e mille volte maggiore di neri, dei poveri neri inconsci che hanno portato i nostri carichi, che sono morti senza difesa, che furono abbandonati esausti, assetati, feriti, alle belve della foresta, che caddero cento volte durante il corso di una marcia sotto il peso delle casse nostre, che hanno saputo rialzarsi, rimettersi sulla piaga fatta dal palo al quale sta legato il carico quel martirio, sentirselo penetrare nelle carni senza mormorare un lamento. Senza di essi, del resto, nessuno avrebbe potuto lanciare dinanzi all'ignoto la fatidica parola: Avanti!

Come si naviga risalendo il Congo da Stanleyville a Kibombo.

* * *

Non credo necessario indugiarmi sul percorso dai grandi laghi all'Oceano, trattandosi di itinerari abbastanza conosciuti. Soltanto lo chauvinismo americano delirante per le imprese di Roosevelt potrebbe oramai battezzarle per vie nuove e degne di essere percorse da esploratori. Da Mombasa dunque si raggiunge facilmente Kisimayo alla foce del Giuba per mezzo dei piccoli piroscafi che, durante la costa aperta, fanno anche il cabotaggio fra i nostri centri benadiriani (Giumbo, Brava, Merca, Mogadiscio, Obbia) e Aden. Le comunicazioni benadiriane sono per ora limitate al mare per i centri costieri e al Giuba sino a Bardera.

L'Italia avrebbe voluto nei primi progetti costruire una ferrovia che, partendo da Mogadiscio, allacciasse i vari centri costieri con Kisimayo, unico punto della costa somala provvisto di un discreto porto naturale accessibile in tutte le stagioni a vapori di medio tonnellaggio.

E' noto come l'inconveniente più grave nella nostra colonia dell'Oceano indiano dipenda dalle condizioni della costa, dove la barra madreporica ostacola la costruzione di un porto e rende durante buona parte dell'anno, gli approdi difficoltosissimi. Senonchè per ragioni d'opportunità che quì tornerebbe inutile ricordare, il progetto della ferrovia costiera è stato per ora abbandonato e si studia il tracciato di una ferrovia di una trentina di chilometri di lunghezza, la quale partendo da Mogadiscio, faccia capo ad Afgoi sull'Uebi Scebeli, punto dove convengono la maggior parte delle carovane cammelliere dell'interno.

A questa rapidissima rivista dei mezzi di comunicazione del centro africano in una traversata ideale dall'uno all'altro oceano dovrei aggiungere almeno un cenno di altri viaggi non meno interessanti e perigliosi che a quelle comunicazioni si allacciano per tendere dall'Equatore al nord e al sud dell'Africa. Sono gli itinerari percorsi dalle carovane arabe e moresche che in circa sei mesi di tempo riescono a superare l'immenso spazio compreso fra gli affluenti settentrionali del Congo e la Tripolitania. Non credo che nessun bianco abbia cercato mai di seguire uno di quei viaggi. A che pro' del resto? Le ferrovie del Nilo e del Niger non sono molto lontane dalla via secolare seguita dai cammelli. E alle ferrovie, a queste novatrici inesorabili, accorrono i pedoni e i cavalieri antichi. Voi potreste vederli a centinaia stipare i vagoni o, come i guerrieri del Negus Negesti, viaggiare con lancia e scudo, imperterriti e solenni nei carri merci scoperti della ferrovia Gibuti-Diredawa, rappresentazione suggestiva di adattamento se non di progresso.

ARNALDO CIPOLLA.

Le vignette che illustrano il presente articolo ci furono gentilmente favorite dalla Ditta Libraria Detken e Rocholl di Napoli e vennero scelte tra i clichés comparsi nel volume di recente pubblicazione "Nel Paese dei Bango-Bango", del signor Maurizio Piscicelli.

La conferenza internazionale per regolare la circolazione degli automobili

Già da tempo appariva evidente che un accordo fra i varî Stati il quale regolasse la circolazione internazionale degli automobili, avrebbe grandemente giovato all'automobilismo ed avvantaggiato, più generalmente, tutti coloro che usano delle strade. Fu appunto per preparare un siffatto accordo che alcuni Governi inviarono i loro rappresentanti alla Conferenza degli Automobili Clubs riconosciuti tenutasi in Homburg nel 1907 sotto la Presidenza di S. A. R. il principe Enrico di Prussia, dopo la memorabile vittoria italiana nella corsa per la *Coppa dell'Imperatore*.

La riunione di Homburg per la sua stessa natura, non poteva che segnare un indirizzo ed affermare un principio. Ma da essa trassero l'origine e, per così dire, gli auspici, le intese fra la Germania e la Francia prima, tra questa e gli altri Stati poi, in seguito alle quali il Governo della Repubblica potè prender l'iniziativa di una conferenza diplomatica per regolare la circolazione internazionale degli automobili. Nessun altro paese avrebbe potuto con maggior diritto della Francia, madre patria dell'automobilismo, indire questa prima conferenza automobilistica, nè alcun'altra città con maggior diritto e meglio di Parigi, capitale dell'automobilismo, ospitarla.

La Conferenza iniziò i suoi lavori il giorno 5 di ottobre presso il Ministero degli affari esteri.

Le potenze rappresentate erano le seguenti: Austria, Belgio, Bulgaria, Francia, Germania, Grecia, Inghilterra, Italia, Monaco Principato, Montenegro, Olanda, Portogallo, Rumenia, Russia, Serbia, Spagna, Stati Uniti, Svezia, Svizzera, Ungheria.

La delegazione dell'Italia era così composta: signori: comm. Bodrero, vice direttore dell'Ufficio Trattati e Legislazione Doganale; cav. Aloisi, segretario dell'Ambasciata d'Italia a Parigi; cav. Ruini, capo sezione al Ministero dei Lavori Pubblici (Ufficio speciale delle Ferrovie Private ed Automobili); ing. Vallecchi dell'Ufficio suddetto; dott. cavaliere uff. Guastalla pel Touring Club Italiano e per l'Automobile Club d'Italia.

Sbrigate in una breve seduta plenaria le formalità consuete e nominati a Presidente della Conferenza, il signor Gavarry, a Vice-presidenti i signori: Barone De Lancken-Wakenitz, Lagasse de Locht, Monro e Swetchine, i delegati si divisero in due Sottocommissioni, l'una « tecnico amministrativa » presieduta dal signor Lagasse de Locht, l'altra « di circolazione e doganale », presieduta dal Barone di Lancken-Wakenitz.

Le due Sottocommissioni procedettero sollecitamente nei loro lavori, tanto che il giorno 8 di ottobre in seduta plenaria, fu approvato il protocollo, ossia il testo della convenzione che regolerà la circolazione internazionale degli automobili e formulati, in aggiunta al protocollo, alcuni voti intorno a questioni sulle quali la conferenza, pel suo stesso programma, doveva limitarsi ad uno scambio di idee, come quelle concernenti il transito doganale o per le quali ritenne di non poter impegnare gli stati aderenti.

Si deve infatti notare esplicitamente che, mentre il protocollo, dopo la ratifica dei varî Governi, che si riduce più che altro ad una formalità diplomatica, avrà forza di legge in ognuno degli Stati aderenti, i voti non impegnano affatto i varî Stati, ma esprimono soltanto i desiderata della Conferenza. Tuttavia, data l'autorità e l'*ufficialità* dei delegati, si deve ritenere che i voti esprimano anche i principî e le tendenze alle quali, molto probabilmente, si informerà, nell'avvenire, la politica automobilistica internazionale, se si può dir così, degli Stati aderenti alla Conferenza.

Ed eccoj ora il testo del protocollo ed i voti:

Convenzione internazionale per la circolazione degli automobili.

Art. 1. — *Condizioni alle quali devono soddisfare gli automobili per poter circolare sulle pubbliche strade.*

Qualsiasi automobile per poter circolare sulle pubbliche strade, dovrà essere stato riconosciuto atto alla circolazione mediante un esame fatto dall'autorità competente o da una Associazione abilitata a tale effetto dall'autorità suddetta, oppure appartenere ad un tipo approvato nella maniera di cui sopra.

L'esame concernerà specialmente i seguenti punti:

1. — Il funzionamento dei varî organi del veicolo deve esser sicuro e tale da evitare, per quanto è possibile, qualsiasi pericolo d'incendio o d'esplosione, non spaventare col rumore le bestie da sella o da tiro, non causare in alcun modo pericolo per la circolazione nè recar serio incomodo ai passanti con emanazioni di fumo o vapore.

2. — Ogni automobile dev'esser provvisto dei seguenti organi:

a) di un solido sterzo che permetta di effettuare le voltate con facilità e sicurezza.

b) di due freni di differente sistema, indipendenti l'uno dall'altro e sufficientemente efficaci. Uno dei freni almeno, deve essere di rapida azione ed agire direttamente sulle ruote o su dei tamburi che con esse siano immediatamente solidali.

c) di un congegno che valga ad impedire anche sulle salite rapide qualsiasi movimento di rinculo ove uno dei due freni non sia sufficiente a tale effetto.

Ogni automobile il cui peso a vuoto superi i 350 chilogrammi deve esser munito di un congegno tale da permettere al conducente, senza abbandonare il suo posto, di far retrocedere il veicolo per mezzo del motore.

3. — Gli organi di manovra devono essere raggruppati in modo che il conducente possa metterli in azione sicuramente e senza cessare di tener d'occhio la strada.

4. — Ogni automobile deve portare una o più targhe recanti l'indicazione della fabbrica che ha costrutto la vettura ed il numero di fabbricazione dello *chassis*, la potenza del motore in HP, oppure il numero e l'alesaggio dei cilindri, ed il peso a vuoto della vettura.

Art. 2. — *Condizioni a cui devono soddisfare i conducenti di automobili.*

Ogni conducente d'automobili deve possedere requisiti tali che costituiscano una garanzia sufficiente per la sicurezza del pubblico.

In quanto concerne la circolazione internazionale, ogni conducente di automobili dev'essere munito di una autorizzazione rilasciata dall'autorità competente, o da una Associazione abilitata da essa autorità, dopo che il conducente abbia dimostrata la sua attitudine a guidare.

Detta autorizzazione non può essere rilasciata a chi non abbia compiuto il diciottesimo anno d'età.

Art. 3. — *Emissione e riconoscimento dei certificati internazionali per la circolazione automobilistica.*

Il *certificato internazionale per la circolazione automobilistica* (carnet de route) è istituito per comprovare, agli effetti della circolazione internazionale, l'adempimento alle prescrizioni contenute nei precedenti articoli 1 e 2 secondo il modello unito alla presente convenzione.

La validità del certificato è di un anno a datare dal giorno della emissione. Le indicazioni manoscritte che esso contiene devono esser scritte in caratteri latini od in corsivo inglese.

Il certificato internazionale rilasciato dalla competente Autorità di uno Stato aderente o da una Associazione riconosciuta dalla suddetta Autorità e da questa vistato, sarà valido in tutti gli altri Stati aderenti e permetterà di circolarvi liberamente senza l'adempimento di alcun'altra formalità.

Il riconoscimento del certificato internazionale potrà esser negato:

1. — Ove non siano più soddisfatte le prescrizioni degli articoli 1 e 2, in base alle quali il certificato stesso venne emesso.

2. — Se il possessore od il conduttore dell'automobile non è cittadino di uno degli Stati aderenti.

Art. 4. — *Disposizioni concernenti l'immatricolazione degli automobili.*

Nessun automobile sarà ammesso al transito internazionale se non porta in modo evidente, nella sua parte posteriore, oltre alla targa del proprio paese d'origine, un'altra targa distintiva recante le lettere che indicano la sua nazionalità. Le dimensioni di questa targa, le lettere che essa deve recare e le dimensioni di queste sono stabilite nella tabella allegata alla presente convenzione.

Art. 5. — *Apparecchi di segnalazione.*

Ogni automobile dev'essere provvisto, come segnale di avviso, di una tromba a suono grave. Fuori dalle agglomerazioni è permesso inoltre l'uso di altri segnali di avviso in conformità ai regolamenti ed agli usi di ogni paese.

Ogni automobile dev'esser provvisto di due fanali anteriori e di uno posteriore, capace, questo ultimo, di rendere leggibili le targhe di identificazione. I fanali anteriori devono poter illuminare sufficientemente la strada, ma l'uso di luci abbaglianti è sempre vietato nell'interno delle agglomerazioni urbane.

Art. 6. — *Disposizioni speciali per i motocicli e per le motociclette.*

Le disposizioni della presente convenzione si applicano anche ai motocicli a tre ruote ed alle motociclette colle varianti qui sotto indicate. Per i motocicli a tre ruote e per le motociclette:

1. — Non sono richiesti nè il congegno destinato ad impedire il movimento di rinculo di cui al paragrafo 2, lettera *c*) dell'articolo 1, nè il congegno per la marcia indietro.

2. — Per l'illuminazione potrà bastare un solo fanale situato sulla parte anteriore del motociclo o della motocicletta.

3. — La targa d'identità indicante la nazionalità, sarà soltanto di 18 centimetri nel senso orizzontale e di 12 centimetri nel senso verticale, le lettere avranno un'altezza di 8 centimetri e lo spessore dei tratti sarà di 10 millimetri.

Tabella allegata.

La targa identificante il paese d'origine è di forma ovale della larghezza di 30 centimetri per 18 centimetri di altezza e reca una o due lettere dipinte in nero su fondo bianco. Le lettere saranno in caratteri latini maiuscoli. La loro altezza sarà di almeno 10 centimetri, lo spessore dei tratti di 15 millimetri. Le lettere distintive per i differenti paesi sono le seguenti: ***Austria:*** A; ***Belgio:*** B; ***Francia:*** F; ***Germania:*** D; ***Grecia:*** GR; ***Inghilterra:*** GB; ***Italia:*** I; ***Monaco:*** MC; ***Montenegro:*** MN; ***Olanda:*** NL; ***Portogallo:*** P; ***Rumenia:*** RM; ***Russia:*** R; ***Serbia:*** SB; ***Spagna:*** E; ***Stati Uniti:*** US; ***Svezia:*** S; ***Svizzera:*** CH; ***Ungheria:*** H.

7. — *Come i veicoli debbano incrociarsi ed oltrepassarsi.*

Incrociando od oltrepassando altri veicoli, i conducenti di automobili devono attenersi strettamente agli usi del luogo ove si trovano.

8. — *Del collocamento di cartelli indicatori di pericolo sulle pubbliche strade.*

Ognuno degli Stati aderenti s'impegna a vegliare, nella misura della sua autorità, affinchè sieno collocati sulle strade per la segnalazione dei punti pericolosi, soltanto i cartelli indicatori contenuti nel quadro allegato alla presente convenzione.

Tuttavia i Governi degli Stati aderenti potranno, di comune accordo, modificare il presente sistema di segnalazioni stradali.

A detto sistema vi ha luogo di aggiungere un segnale d'indicazione per i posti di dogana, il quale ordini la fermata, come anche un altro segnale per i pedaggi ed i dazi.

I Governi veglieranno ancora affinchè sieno osservati i principî seguenti:

1. — Non vi ha luogo, in generale, di segnalare con cartelli indicatori gli ostacoli situati entro le agglomerazioni.

2. — I cartelli saranno collocati alla distanza di 250 metri circa dal punto pericoloso che devono segnalare, a meno che la natura e le condizioni dei luoghi non lo vietino. Allorchè la distanza fra il cartello e l'ostacolo differisce molto notevolmente da 250 metri, si prenderanno speciali disposizioni.

3. — I cartelli indicatori dovranno esser collocati perpendicolarmente alla strada.

9. — *Disposizioni generali.*

I conducenti di automobili sono obbligati ad attenersi alle leggi e regolamenti sulla circolazione, che vigono nel paese ove si trovano a circolare.

Un estratto di queste leggi e regolamenti potrà esser rimesso dall'ufficio ove si compiono le formalità doganali, all'automobilista che entra nello Stato.

Voti.

L'ultimo numero del suo programma chiamava la conferenza ad uno « scambio di vedute circa quelle semplificazioni delle formalità doganali che, facilitando la circolazione degli automobili, salvaguardassero gli interessi fiscali di ogni stato ». Le questioni di transito doganale restavano adunque « a priori » escluse dalla convenzione ed uno *scambio di vedute* poteva tutt'al più condurre la conferenza a formulare dei voti.

I quali furono appunto i seguenti:

1. — Che i trittici attualmente in uso nei principali paesi sieno generalizzati ed unificati, sia per quanto concerne le indicazioni in essi contenute, che per la durata della loro validità.

2. — Che il progetto del Touring Club Italiano di un libretto di circolazione internazionale per gli automobili, sia preso in seria considerazione nell'intento di unificare e semplificare le operazioni doganali.

3. — Che un certo numero di uffici doganali situati sulla stessa strada legale, ma da bande opposte della linea di confine, sieno designati d'accordo fra gli Stati limitrofi per compiere in qualunque giorno ed a qualunque ora, sia del giorno che della notte, le operazioni doganali inerenti al transito degli automobili.

4. — Che le Associazioni turistiche di ogni paese, Automobili Clubs e Touring Clubs, prendano i provvedimenti atti a sviluppare tra gli automobilisti l'uso del trittico.

Tutti questi voti — meno il terzo pel quale vi furono due astensioni — ottennero l'unanimità.

Due altri voti unanimi formulò la conferenza: il primo su proposta del marchese De Dion: che i passaggi a livello sulle ferrovie tali da costituire un ostacolo alla circolazione degli automobili sieno segnalati coll'indicazione convenzionale addottata e resi visibili durante la notte mediante segnali luminosi; il secondo: che nell'interesse della sicurezza del pubblico la circolazione automobile internazionale sia regolata in modo uniforme in tutti i paesi per quanto si riferisce al modo di incrociarsi e di oltrepassarsi dei veicoli.

* * *

L'unificazione e l'*internazionalizzazione* (la civiltà della cosa compensa il barbarismo della parola) dei requisiti richiesti agli automobili ed ai loro conducenti e conseguenza e sintesi di queste, l'istituzione del « carnet de route » sarebbero titoli sufficenti alla Conferenza per aver molto e bene meritato dell'automobilismo. Ancor più e meglio fece la Conferenza risolvendo in modo definitivo la questione fondamentale dei cartelli indicatori e dando, per così dire, una prammatica sanzione ai segni convenzionali che indicano gli ostacoli e le difficoltà delle strade. Che le segnalazioni di pericolo sieno — per autorità di Stato — le stesse in tutti i paesi non è soltanto un van-

ggio per l'automobilismo, ma anche per la rcolazione in generale, ed è altresì, ci sia ermesso notarlo, un prezioso fattore di conordia turistica. Da troppo tempo infatti si olungavano le dispute tra gli amici ed i neici dei segni convenzionali, tra i fautori del gno unico ed i fautori dei segni plurimi, alle quali, oramai altro non derivava che mafica materia di dissensi e contrasti tra le ssociazioni collocatrici di cartelli indicatori. 'aver troncato queste dispute, o peggio, logoachie, è un altro merito della Conferenza.

Dopo lungo esame la nuova targa internaziole apparve, *pel momento*, l'unica soluzione ossibile, se non la migliore, del non facile proema della identificazione degli automobili cirolanti fuori del loro paese d'origine: ciò che adagnò alla targa il favore di molti delegati, quali pensavano che risolvere anche non ottiamente fosse più saggio partito che non risolere affatto. A questi molti, altri si accostarono er amor di concordia. Ed anche i delegati itaani, i quali avevan fatto dapprima una riserva, ttennero dal Governo facoltà di scioglierla affinchè, come dice la dichiarazione ufficiale, adesione dell'Italia, che prende una così efficace parte allo sviluppo dell' automobilismo, la prima conferenza automobilistica internaonale fosse piena ed intiera. »

***

Non ci è possibile di occuparci qui con sufcente ampiezza dei quattro voti della Confenza che concernono il transito doganale degli ıtomobili. Riserbandoci adunque di ritornare ıll'argomento, compiremo anzitutto il grato overe di ringraziare il Ministero degli Esteri quello delle Finanze per aver in principio, ccolto ed appoggiato il progetto del Touring i un trittico unico internazionale. Uno speale ringraziamento vada poi al delegato itaano che rappresentava alla Conferenza il Mistero delle Finanze, al Comm. Bodrero, in cui competenza tecnica è pari alla larghezza elle vedute ed all'efficace simpatia per l'opera el Touring.

Colla istituzione di un documento doganale nico, più o meno simile nella sua forma defiitiva allo *specimen* presentato dal Touring, e on essa soltanto, si otterrà quell' uso generale el trittico che la Conferenza, mossa tanto da agioni automobilistiche quanto da ragioni doanali, volle unanimemente invocare. Lungi da oi l'affermare che la semplificazione ed il iglioramento dei presenti trittici nazionali non arrà a diffonderne e ad estenderne l' uso. on certo però in modo molto sensibile. Sino che infatti gli automobilisti dovranno richieere e pagare altrettanti trittici quanti sono li Stati che intendono attraversare ed effetıare in conseguenza altrettanti depositi cauionali presso l'Associazione turistica che rilacia i trittici suddetti, molti, per non dire i più, referiranno il regime ordinario della tempoanea importazione, il quale, se comporta qualhe lungaggine e vari inconvenienti, risparmia compenso, una certa spesa e l'immobilizzazione di una somma considerevole. Nè si obbietti che la cauzione presso le Associazioni turistiche può esser costituita da titoli anzichè da denaro contante.

Poichè in questo caso e giustamente, le Associazioni fanno pagare più caro il trittico, nè gli automobilisti dispongono sempre di quei titoli che le Associazioni nella loro prudenza richiedono. Il miglioramento dei trittici nazionali è, per così dire, il programma minimo, che non deve far perdere di vista il programma massimo: il documento unico internazionale, ma bensì tendere ad esso e facilitarne l'attuazione.

***

Il ministro dei Lavori Pubblici on. Millerand fece alla Conferenza l'onore di presiederne la seduta di chiusura nella quale i delegati muniti di pieni poteri firmarono il protocollo. I plenipotenziari italiani erano i signori Aloisi, Bodrero e Ruini.

Non sapremmo meglio concludere questa relazione che riassumendo l'eloquente discorso dell'on. Millerand e traducendone i tratti più salienti.

Il ministro, dopo aver felicitato e ringraziato in nome del Governo della Repubblica i membri della Conferenza e più specialmente i delegati stranieri, fece una sintesi delle disposizioni della convenzione che definì « il contributo originale della Conferenza alla legislazione automobilistica internazionale della quale i delegati ebbero la gloria di edificare il primo monumento. » Dei voti sul transito doganale il ministro affermò che meritavano d'esser accolti e meditati « specialmente il progetto del Touring Club italiano tanto ingegnoso nella sua semplicità ». Quanto all'unificazione delle regole sull'incrocio dei veicoli, essa si realizzerà in un prossimo avvenire, fondandosi, secondo l'on. Millerand, sul *tenere la sinistra.*

« Ma — proseguì il ministro, — voi non lasciate soltanto un programma alle Conferenze future, ma anche un esempio ed un ammaestramento. Se voi così rapidamente otteneste tanti felici risultati, bisogna farne risalire l'onore, alla solidarietà, diciamo la parola, allo spirito di corpo, che riunisce, oltre le frontiere, tutti gli automobilisti.

« La caratteristica che ha improntato, secondo l'opinione di tutti, le deliberazioni di questa Conferenza fu il desiderio di concordia e di accordo tra tutti i suoi membri ».

Il ministro, elogiati i presidenti delle due sottocomissioni e reso omaggio alla Germania ed all'Italia per le concessioni fatte in nome degli interessi superiori di una intesa completa, concluse con queste parole:

« E' così, signori, mediante questo concorso, mediante questa emulazione di buone volontà che siete giunti a realizzare un'opera di cui avete buon diritto di andar orgogliosi ».

« La vostra opera infatti, rinsaldando i vincoli che uniscono i popoli, facilitando le loro relazioni, sopprimendo od attenuando i motivi di conflitti, giova altamente alla causa generale del progresso, della civiltà e della pace ».

Il T. C. I. al XII Congresso degli Ingegneri ed Architetti italiani.

« La Sezione IV del Congresso degli Ingegneri ed Architetti Italiani, compiacendosi che il Touring Club Italiano abbia voluto farsi rappresentare ufficialmente al Congresso e partecipare ai lavori col tema sui cartelli indicatori, plaude alla sua opera costante ed indefessa esplicantesi in svariate forme in pro' della viabilità ».

Abbiamo riportato per intero questo ordine del giorno votato all'unanimità, poichè con esso ingegneri stradali, fra i migliori d'Italia, hanno voluto riconoscere il lavoro compiuto dal nostro Sodalizio a vantaggio di una delle questioni che più direttamente interessano la prosperità del nostro Paese.

Dà la direzione ma non la distanza.

Se il complesso e vasto problema, per le difficoltà ch'esso presenta, non permette a chi s'accinge a risolverlo, di ottenere risultati immediati e tali da richiamare l'attenzione generale, pure esso ben meritava che il Touring vi dedicasse parte delle sue migliori energie, e che un Congresso degli Ingegneri ed Architetti con particolare cura se ne occupasse.

Il numero dei temi proposti alla discussione e che vennero ampiamente trattati nella Sezione « viabilità ordinaria » fu grande se si paragona a quello dei temi svolti nelle altre Sezioni, ed altrettanto potrebbesi forse dire pei tecnici che hanno portato alle adunanze il contributo della loro competenza.

Il Touring ha creduto di utilmente partecipare ai lavori del Congresso con una relazione sulle condizioni delle segnalazioni stradali in Italia. La scelta dell'argomento non è stata fatta a caso, perchè il nostro Sodalizio che, pel primo, interpretando i bisogni della moderna circolazione, ha studiato e diffuso nel nostro Paese i cartelli indicatori, s'è venuto acquistando con esperimenti diretti una speciale competenza in materia.

Indicante con vecchie iscrizioni.

Nella nostra relazione ci siamo largamente occupati degli indicanti stradali esistenti, compresi quelli dell'era preistorica; di quelli che non esistono, ma che lo dovrebbero, ed infine dei cartelli indicatori delle Associazioni turistiche. E crediamo con ciò di avere ottenuta l'approvazione di tutti i turisti soci e non soci, che mille volte si sono trovati ad un incrocio di strade, senza carte, perplessi sulla direzione da prendere.

In Italia, dopo il regolamento Napoleonico del 20 maggio 1806, e quello austriaco del 31 maggio 1833, nulla più s'è fatto nei riguardi delle segna lazioni stradali fino al 1903, anno in cui il Tourin ha cominciato a diffondere i suoi cartelli indicator dei quali ogni viaggiatore constata la grande utilit

La mancanza di prescrizioni ha fatto sì che ve nissero adottati da Provincie e da Comuni ind canti di tutte le forme: colonnine più o meno vis bili, pilastrini quadrangolari, triangolari, tronc conici, lastre di pietra a superficie rettangolar terminante superiormente in un semicerchio.

Pochi di questi tipi rispondono in modo complet alle esigenze della chiara segnalazione.

Le pietre indicanti di direzione, quando esiston sono limitate alle strade comunali, e perciò non s trovano che alle loro diramazioni dalle provincial e spesso di esse non rimangono che i ruderi, i qua se hanno vittoriosamente resistito all'urto di nu merosi carri, non dicono più nulla al viandant Il più delle volte hanno assunto un colore unico, o tutto grigio chiaro, perchè il numero ha perso la vernice nera, o tutto grigio scuro, perchè la pietra si è coperta di una patina nero-verdastra.

Indicante che non dic nulla al viaggiatore.

Se l'uniformità di tipo è dote desiderabile per un buon servizio di segnalazioni stradali, l'adozione di una sola unità di misura è condizione necessaria affinchè tale servizio sia effettivamente rispondente agli scopi pei quali esso venne istituito e non si generino confusioni dannose nell'apprezzamento delle distanze. In parecchie provincie, venne sostituito il chilometro al miglio geografico italiano di 60 gradi, in altre la sostituzione si è limitata ad alcune strade soltanto. Non è raro il caso di trovare degli indicanti sui quali le distanze sono espresse in miglia, in mezz miglia ed in quarti di miglio; ed anche pietre in dicatrici di distanza, le quali danno misure ch non concordano col numero delle pietre chilometri che o miliari che sono distribuite su quella stess lunghezza.

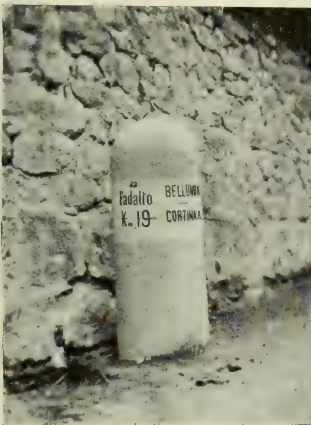
Pel metodo adottato da ogni Provincia per l numerazione chilometrica delle proprie strade, av viene di trovare, a poca distanza l'una dall'altra pietre che danno misure non aventi alcun rap porto fra di loro. Che pel servizio di manutenzion sia utile dividere per tratti e per Provincie tutt la strada, è chiaro, ma non sappiamo quale incon veniente vi potrebbe essere se la chilometrazion della stessa strada cominciasse o continuasse pro gressivamente fra i due centri importanti che l medesima unisce.

Se parecchi anni or sono un simile stato di cos non era tale da indurre a chiedere provvediment in proposito, ora che l'industria ed il commercio con crescendo costante, sono venuti alimentand un transito che continuamente aumenta di inten sità; ora che i motori meccanici hanno dato al car reggio una velocità prima impreveduta, è necessario pensare seriamente a rendere le nostre strade sotto ogni rapporto rispondenti alle moderne esigenze.

Il Touring Club Italiano, seguendo metodicamente un piano stabilito, ha cercato e cerca tuttavia di giungere a ciò, fornendo al viaggiatore tutte le indicazioni necessarie mediante i suoi 5000 cartelli, i cui tipi ha uniformato a quelli adottati da

tutte le Associazioni turistiche d'Europa. Ma quando si pensi che in Francia, dove le segnalazioni stradali in pietra hanno uno sviluppo ben maggiore che

INDICANTE DAL QUALE SONO SCOMPARSE TUTTE LE ISCRIZIONI.

da noi, sono stati finora piantati più di 23 000 pali indicatori, è facile vedere quale lungo cammino ci rimanga a fare affinchè le nostre strade giungano ad avere un numero sufficiente di questi indispensabili accessori. Quindi, perchè il Touring possa procedere nell' opera iniziata di riordino e di unificazione delle segnalazioni di direzione, di pericolo e di identificazione, è necessario che Stato, Provincie e Comuni gli concedano il loro appoggio, assumendosi la manutenzione dei cartelli indicatori collocati sulle loro strade. I voti che a questo proposito vennero avanzati dal Touring ed alla unanimità votati dal Congresso sono: 1. — Che il Governo con apposite disposizioni disciplini l'importante questione nei riguardi dell'unificazione delle unità di misura e della numerazione progressiva delle pietre chilometriche poste su strade appartenenti ad uno o più Enti, onde permettere la totalizzazione delle distanze.

INDICANTE CON ISCRIZIONI POCO LEGGIBILI A DISTANZA.

2. — Che Provincie e Comuni abbiano a completare sulle loro strade il servizio delle segnalazioni itinerarie e di direzione, adottando per le nuove costruzioni un tipo di indicante tale, per cui le iscrizioni riescano uniformi e molto visibili.

3. — Che le distanze vengano indicate nei due sensi della strada a partire da centri abitati di considerevole importanza.

4. — Che gli Enti proprietari di strade abbiano a stanziare nel loro bilancio una somma adeguata per la manutenzione degli indicanti distribuiti sulle loro strade.

Fra le altre relazioni ricordiamo quella splendida presentata dagli ingegneri Tempestini e Frosali «sui materiali di aggregazione negli inghiaiamenti stradali». Dopo una chiara esposizione di metodi e di materiali attualmente adottati in Italia ed all'estero, giunsero a conclusioni che il Congresso fece proprie, esprimendo il voto che l'inaffiamento e la catramatura vengano estese e che le aziende stradali favoriscano esperienze e studi relativi a massicciate con materiali d'aggregazione costituiti di catrame, roccie asfaltiche italiane, ed altre sostanze cementanti.

L'ing. Vandone ha riferito sulle norme generali tecniche ed amministrative per la manutenzione delle strade ordinarie, che generalmente in Italia si pratica ancora sulla base degli impieghi annuali di materiale a semplice spandimento e col criterio del minimo costo. La dotta relazione, nella quale con dati di fatto è provato che noi, pur spendendo per le nostre strade quanto le Nazioni che hanno adottata la cilindratura quale metodo ordinario di manutenzione, siamo ben lontani dall'avere strade pari alle loro, ottenne l'approvazione del Congresso che ne votò le conclusioni, intese ad ottenere un impiego razionale dei materiali da massicciata classificati in base al loro coefficiente di qualità, e provvedimenti legislativi perchè le minori Amministrazioni locali non abbiano a trascurare la manutenzione delle loro strade. Su proposta dell' onorevole ing. Cutrufelli, il Congresso deliberava di richiamare, con un ordine del giorno, l'attenzione del Governo sulla necessità di provvedimenti atti a far progredire la manutenzione delle strade nazionali specialmente nei riguardi della cilindratura a vapore.

UN BUON INDICANTE STRADALE.

Quanto riguarda la nomina ed il servizio degli agenti addetti alle strade comunali e consorziali, fu esaurientemente trattato dagli ingegneri Rimondini e Rabbi, ed il Congresso, accogliendo le loro proposte, emise il voto che le Amministrazioni Provinciali abbiano ad includere nei regolamenti emanati in base all'articolo 24 della Legge sui Lavori Pubblici, anche le norme relative ai suddetti agenti.

A noi non resta che esprimere l'augurio sincero che i voti di tante valenti persone, vengano accolti dal Governo, dalle Provincie e dai Comuni ai quali essi sono rivolti.

Verso uno stabile ed opportuno assetto dell'aviazione

La Conferenza Internazionale Aeronautica di Zurigo.

E' noto come i Concorsi d'aviazione di Reims e di Brescia annunciati entrambi nel 1908 ed organizzati successivamente previa preparazione d'intese reciproche, abbiano fatto spuntare con l'abbondanza dei funghi altre organizzazioni di pseudogare in tanti centri d'Europa. Tali gare, se da un lato risultano utili per la propaganda di questo *sport* nascente e per la divulgazione del principio e delle nozioni pratiche inerenti alla scienza che vi si connette, dall'altro minacciano di farlo tralignare in un cupido professionismo, non d'altro curante che di sfruttare gli apparecchi, agli scopi del lucro immediato.

Ad eliminare o piuttosto a prevenire questo grave inconveniente, la Federazione Aeronautica Internazionale, Ente supremo che regola lo *sport* della locomozione aerea costituita da un Club dirigente per ciascun Stato, testè riunitasi a conferenza in Zurigo, ha emesso — fra gli altri — l'importante voto di bandire nel 1910 un Calendario Internazionale delle riunioni e dei concorsi aeronautici che dovranno aver luogo per l'anno prossimo. Tale calendario — che avrà la sua conferma definitiva in una assemblea dei delegati d'ogni nazione da tenersi il 10 gennaio p. v. a Parigi — stabilisce il principio che non vi potranno essere due riunioni internazionali d'aviazione ad un tempo ed in concorrenza.

In Italia avrà pure luogo, nella prima quindicina di dicembre, una convocazione della Commissione Italiana Aeronautica, nella quale verrà fissato un calendario delle gare nazionali e si formulerà la proposta d'un Concorso italiano internazionale, che verrà presentata in seguito alla sanzione della summenzionata Conferenza di Parigi.

Allo scopo di far iscrivere il nostro Concorso Internazionale con opportuni rapporti di tempo con quello di Francia, sembra abbia a prevalere il concetto di limitarsi ad una sola riunione di tal rilievo.

Identico sarà pure il criterio che informerà i deliberati delle conferenze aeronautiche interne degli altri paesi, salvo la Francia, che per l'eccezionale sviluppo ivi raggiunto dall'industria e dagli studi, per le tradizioni, per la benemerenza potrà ottenere per sè due e forse tre riunioni internazionali d'aeroplani.

Così pure venne deciso che la *Gordon Bennett* aeronautica sia disputata il 10 ottobre in America e che in America nel mese stesso abbia luogo la *Gordon Bennett* d'aviazione alla quale parteciperanno tre rappresentanti per ciascun Stato, fra cui — speriamo — figureranno anche degli italiani.

Da noi quindi, tenuto conto del tempo che costerà la preparazione per tale gara e quello da impiegarsi nel viaggio indispensabile a recarsi sul posto, si può già prevedere che tutto il mese d'ottobre sarà consacrato esclusivamente a detto avvenimento. Reims rinnoverà la sua « Settimana » verso gli ultimi d'agosto. A quel che si dice, Bordeaux vorrà organizzarne un'altra subito dopo, quando in Italia non si stimi del caso di valersi delle tradizioni automobilistiche ed aviatorie di Brescia per chiederne una in quella data.

Non è facile (del resto non è neanche da augurarsi) che i grandi Concorsi Internazionali abbiano luogo in primavera, e ciò — oltre ad intuitive ragioni climatologiche — per dar campo agli aviatori di approfittare d'una pausa abbastanza durevole ad effettuare, sulla scorta di studi ed esperienze, degli opportuni miglioramenti agli apparecchi.

Questo però non esclude la possibilità che alcuni Concorsi nazionali abbiano ad essere permessi anche in questa stagione, ma per queste, come per le altre manifestazioni, la Federazione e, per essa, la Società Italiana d'Aviazione richiederà delle serie garanzie di premi, d'organizzazione e di partecipazione di concorrenti.

E ciò sta bene per quello che si riferisce alle gare sportive di volo, che sono uno stimolo ed un esponente dei progressi annuali acquisiti alla scienza all'industria ed alla pratica aviatoria. Ma una mira da non trascurarsi è certamente quella del turismo aereo, l'avvento del quale, se è ancora nel dominio del futuro, non si può tuttavia far a meno di considerare immancabile.

Lo dimostra la progressività che si osserva nei viaggi successivi di Farman, di Bleriot, di Santos Dumont, di Lambert, di Wright e di Curtiss.

Necessario è quindi che si pensi a preparare lo spirito delle maggioranze e magari a suggerire un tipo di legislazione che valga a parare l'eventualità di misure limitatrici della libertà che potrebbero essere imposte dai diversi Governi.

A ciò soccorrerebbe in misura non indifferente l'esperienza acquistata nel turismo automobilistico ed in quello aerostatico. Una norma unica di circolazione aerea sarebbe indispensabile; vale quindi la pena di preparare un complesso di disposizioni regolamentari *extra lege* che valgano di guida personale ai naviganti del cielo. Un'idea approssimativa sul da farsi potrebbe essere offerta dal regolamento di circolazione marittima.

Oltre a ciò si richiede provvedere all'assistenza del viaggiatore aereo. Stabilire cioè dei segnali diurni e notturni, delle speciali indicazioni dei pericoli come si è praticato con pali e cartelli per l'automobilismo, in modo da poter scorgere, prima di disporsi ad una discesa, se il suolo sottoposto non presenti qualche insidia.

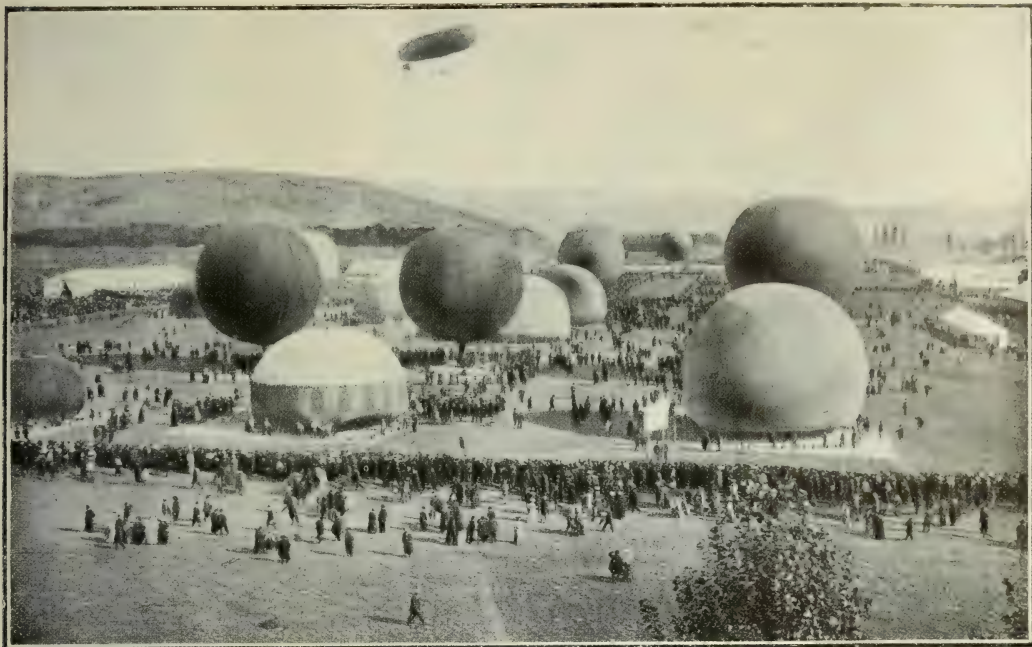
Le carte geografiche dell'avvenire dovrebbero essere disegnate con questi criteri, insegnando a scegliere buoni atterramenti e ad evitare i difficili, non trascurando sopratutto di segnalare le località ove sia possibile trovare degli ausili meccanici o dei rifornimenti di qualunque genere. Converrà anche studiare convenientemente le correnti aeree normali delle varie altezze, spingere più rapidamente le conquiste della meteorologia, sopratutto per ciò che si riferisce alle leggi di rarefazione dell'aria in rapporto al funzionamento dei motori. Infine sarà necessario costruire ricoveri ed *hangars* speciali, stazioni d'arrivo e di partenza per gli aeroplani ed i dirigibili, apprestare delle sorgenti industriali per la produzione dell'idrogeno che in Italia è scarsa e malsicura.

La cura del turismo aereo intesa a svilupparne i germi ed a provvederne la protezione fu deferita in Italia alla *Commissione di turismo aereo* avente la sua sede presso il Touring Club, Commissione che è presieduta dal sen. Giuseppe Celoria, dall'ingegner Saldini e dal nob. Arigoni. Detta Commissione dovrà radunarsi il 29 del mese corrente.

In Italia — specialmente nell'ora che attraversiamo — l'aviazione non ha raggiunto ancora quello sviluppo che sarebbe nei voti degli appassionati. Per quanto i brillanti successi del dirigibile militare nazionale, costituisca un chiaro documento di genialità in un campo molto affine all'aviazione.

E' per questo motivo che noi formuliamo l'augurio che presto, col delinearsi del turismo aereo, in Italia, che derivò così buon nome dall'industria automobilistica, l'automobilismo abbia ad assumersi l'impegno di far rifiorire l'aviazione, assorbendola in sè.

Nessuna industria infatti al pari di quella dei motori per automobili è così indicata alla costruzione dei motori d'aviazione; nessuna arte come la carrozzeria si presta ad ampliare gli orizzonti della confezione degli organi portanti dei volatori.

L'automobilismo terrestre non potrà esserne danneggiato poichè — essendo esso un principio ormai sicuro di industria e di commercio, non verrà certo abbandonato per le cure rivolte al sorgere ed all'espandersi dell'automobilismo aereo.

ZURIGO. — La partenza dei concorrenti alla gara aeronautica internazionale Gordon Bennett, avvenuta il 3 Ottobre scorso.

Pericoli e manovre nelle ascensioni aeronautiche.

Qual'è la parte più importante d'una ascensione? La discesa, senza dubbio. Infatti coloro che compiono per la prima volta una ascensione aerostatica non possono con tranquilla serenità considerarne i molteplici problemi scientifici e godersi la meraviglia dei panorami che si stendono e si svolgono al di sotto di essi, essendo quasi sempre impressionati dall'incognita della discesa di cui non conoscono nè la pratica, nè i principî razionali. L'aeronautica esercitata col pallone sferico rappresenta il mezzo di locomozione precursore e l'indispensabile esordio preparatore allo sviluppo della dirigibilità e dell'aviazione. Ed è inoltre esclusivamente col semplice pallone che possiamo oggi osservare e studiare di presenza i fenomeni tutti che determinano la formazione delle alte correnti aeree, le quali sono pochissimo conosciute ed hanno invece importanza capitale ed avranno in seguito una grandissima influenza sulle sorti della navigazione aerea. Ritengo dunque non del tutto inutile nè privo d'un certo interesse d'attualità il trattare quel lato dell'aeronautica che si riferisce alla discesa dei palloni sferici, e prendere poi in considerazione i casi speciali determinati dalle condizioni meteoriche e topografiche del momento e del luogo in cui avviene l'*atterraggio*. Anzitutto, per poterci intendere, stimo necessario far precedere alcuni dati fondamentali sulla costruzione degli aerostati.

Strappamento a Valvola. — La parte superiore di un pallone è chiusa dalla valvola con sportello aprentesi all'interno e comunica cogli aeronauti mediante una fune che attraversa perpendicolarmente l'involucro e giunge alla navicella, di modo che la valvola può essere aperta in qualunque momento quando occorra di effettuare una rapida discesa. Oltre alla corda della valvola scende dall'alto anche un nastro chiamato «di strappamento» e attaccato all'involucro in modo che, tirandolo con forza, si pratica nella parte superiore del pallone uno squarcio di parecchi metri quadrati attraverso il quale il gas sfugge con veemenza in pochi secondi, cosicchè, perdendo il galleggiante la sua forza ascensionale, in pochi secondi i passeggieri possono trovarsi a terra, quando loro ne corra il bisogno o se ne manifesti comunque il desiderio.

Si fa uso dello strappamento per lo più in caso di vento forte. Per evitare di essere trascinati qualche minuto fra i campi rasente terra ad enormi velocità, si dà una stratta al nastro sopraccennato: il pallone allora scende con forza vertiginosa quasi per una caduta. Col getto di pochi chilogrammi di zavorra la discesa può arrestarsi anche se velocissima, di modo che l'aerostato rimanga fermo all'altezza di circa 50 metri da terra.

A questa altezza, spinti dall'aria, si corre senza pericolo al di sopra di ogni ostacolo, finchè non ci si presenti un luogo propizio ove poter gettar l'ancora e scendere al suolo senza difficoltà.

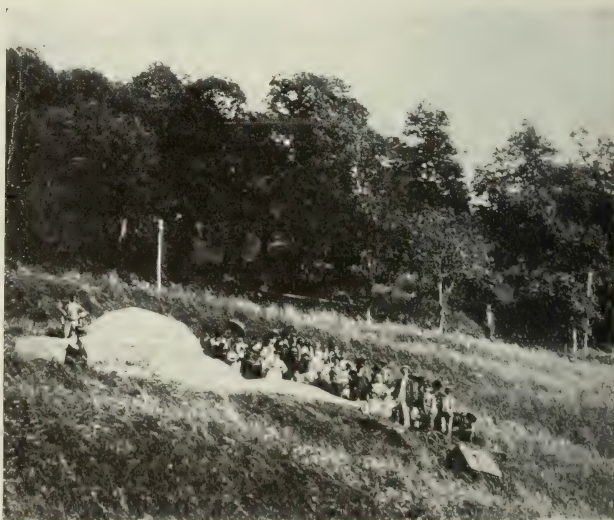
Pressione Atmosferica. — Noi sappiamo che un pallone si mantiene in alto perchè più leggero della massa aerea da esso spostata, sappiamo altresì che al livello del mare l'aria pesa

Il pallone «Amerika II», vincitore della Gordon Bennett 1909, fotografato al punto di discesa, ad Ostrolenka, presso Varsavia, dopo aver coperto 1100 Km. in 35 ore e 6'.

1290 grammi al metro cubo e che questo peso diminuisce continuamente innalzandoci, tanto che a 5537 metri, l'aria pesa esattamente la metà, vale a dire 645 grammi al metro cubo. Il peso dell'aria è in relazione diretta colla pressione atmosferica che agisce immediatamente sul gas contenuto nell' involucro; l' involucro termina abbasso col *cerchio d'appendice* a cui è attaccata la *manica* che rimane sempre aperta, così la pressione interna del gas si eguaglia costantemente alla pressione esterna dell'aria ed infatti, quando si sale e la pressione atmosferica diminuisce, il gas aumenta di volume ed esce dalla manica.

Quando poi si è ad una certa altitudine e si sta per iniziar la discesa, il gas di cui è completamente gonfio l'involucro, ha naturalmente in corrispondenza all'aria ambiente una pressione inferiore a quella che aveva alla partenza quando cioè era immerso in strati d'aria più densi. Ne deriva quindi che, se il pallone discende, esso gas si ricomprime in proporzione esatta all' aumento di pressione atmosferica e, man mano che ci si appressa al suolo, il pallone viene a spostare un volume d'aria sempre inferiore; però, il peso specifico di quest' aria che troviamo in basso è superiore al peso dell'aria delle regioni più elevate, per cui il peso totale della massa aerea spostata in meno è uguale al peso della massa spostata a maggior altezza ed in maggior volume.

Discesa. — Dato questo principio, una volta iniziata la discesa, il pallone non può più fermarsi; per effetto di osmosi, il suo peso rispetto all'aria aumenta gradatamente, senza contare che esso viene aggravato dalla forza d'inerzia secondo cui la velocità di un grave abbandonato nello spazio aumenta geometricamente più si avvicina a terra. Inoltrando quindi nella discesa, la velocità si accresce fino a precipitare. Per difendersi dai pericoli di una caduta, è uso comune presso gli aeronauti di frenare continuamente la discesa mediante getto di zavorra in modo da non oltrepassare la velocità di due o tre metri al minuto secondo.

Ho riflettuto più volte se questo fosse stato il metodo più economico e, considerando essere il peso nostro di poco superiore al peso dell'aria spostata, pensai che, per rallentare la caduta, avrei dovuto alleggerirmi di tanto quanto bastasse a vincere la forza d'attrazione. Lo squarcio prodotto dallo strappamento lascia sfuggire del gas ed in conseguenza di ciò il nostro peso aumenta gradatamente; così rilevai che noi dovevamo ripetere l'operazione d'alleggerimento tutte le volte che volevamo fermarci, consumando una quantità di zavorra tanto maggiore quanto maggiore era il tempo impiegato per scendere.

Atterraggio nella Val di Muggio avvenuto con vento forte nell'unico spiazzo libero fra il monte boscoso.

In vista di queste considerazioni parvemi cosa certa che, lasciandoci cadere rapidamente da grandi altezze ed alleggerendoci a breve distanza da terra di un peso che bastasse ad eguagliarci al peso dell'aria, noi in un dato percorso, avremmo dovuto equilibrarci e quindi fermarci galleggianti nell'aria.

Ne feci l'esperimento la prima volta che partii senza responsabilità di passeggieri a bordo. Mettendo in funzione il nastro di strappamento, scesi velocissimo da 3300 metri e mi sentii cadere. Giunto a 200 metri, ebbi l'impressione che la terra mi si avvicinasse tanto da volermi assorbire; scaraventai prontamente 20 chilogrammi di zavorra e la sabbia s'innalzò invece di cadere; era un'illusione, perchè io scendevo più rapido di essa. Rimasi collo sguardo fisso all'ingiù; a 50 metri la discesa rallentò e mi fermai a 5 metri da terra. I miei calcoli erano esatti, la discesa era riuscita in modo perfetto ed io avevo realizzato il vantaggio d'un consumo di zavorra dieci o venti chilogrammi inferiore di quanto avrei dovuto impiegare scendendo da 3300 metri secondo le regole d'uso.

Discesa Invernale con tempo calmo nei pressi di Piadena.

Discese da grandi altezze. — Da quel giorno eseguii tutte le discese nello stesso modo, ne ottenni sempre il medesimo risultato matematico ed ebbi in seguito modo di spingermi ad altezze superiori con la certezza di poter effettuare la discesa a poco prezzo di zavorra.

Registrai infatti quale risultato immediato di questo nuovo sistema la prima traversata delle Alpi che ebbe luogo l'11 novembre 1906, passando sul Monte Bianco ed elevandomi fino a 6800 metri.

Mi trovavo appunto a tale altezza con la vista di un panorama superiore ad ogni descrizione, quando giudicai opportuno scendere nei pressi della città di Aix-les-Bains che scorgevo in linea obliqua sulla direzione da me seguita. Lasciai che il pallone perdesse la sua quota d'equilibrio e scendesse da solo.

Non contento di ciò e sembrandomi che la discesa fosse ancor troppo lenta e desse nel frattempo adito alle correnti sottostanti di allontanarmi dal punto scelto per l'approdo, apersi a varie riprese la valvola, ed infatti presi terra a meno di un chilometro dalla stazione ferroviaria, impiegando nella discesa da ben 6800 metri non più di 22 minuti.

Qualche tempo dopo, il 23 dicembre 1906, raggiunsi l'altezza di 7100 metri nei pressi di Milano, e non potendo oltre sopportare la temperatura di 40° sotto zero nè la bassa pressione atmosferica corrispondente a 318 millimetri della colonna barometrica, determinai di compiere una rapida discesa, mi abbassai da 7100 metri in 16 primi e presi terra dolcemente nei pressi del villaggio di S. Pietro all'Olmo.

Questo tempo stabilisce un vero *record* del genere.

Atterraggi. — Dopo aver determinato le norme da seguirsi per effettuare una buona discesa, dobbiamo curare l'*atterraggio*, le modalità del quale variano secondo le condizioni del terreno. Essendo in alto si domina la topografia dei dintorni e si scorgono nitidamente i villaggi, i boschi, i fiumi, e i campi sgombri e, tenendo conto esatto delle varie direzioni degli strati atmosferici sottoposti, nonchè della velocità loro e del tempo che occorrerà per attraversarli col calcolo della velocità di discesa che vorremmo adottare, potremmo scegliere per determinare la discesa il momento preciso a far sì che si giunga al suolo in quella radura la quale ci permetta di por piede a terra senza danneggiare il materiale dell'aerostato. Devono pure convincersi i profani che gli aeronauti corrono pochissimo pericolo anche se l'*atterraggio* avvenisse in regione boscosa e accidentata o in vicinanza dell'abitato, poichè in questi casi, il principale pericolo potrà consister nei guasti all'involucro e alla rete. Se il tempo è calmo, si può sempre facilmente scegliere con precisione il punto di *atterraggio*, ma se vi è vento forte o peggio ancora l'uragano imperversa, allora fa d'uopo di occhio sicuro, di precise manovre e di rapide decisioni. A titolo di esempio citerò separatamente qualche caso toccatomi di tempo cattivo e *d'atterraggio* difficile.

Uragano. — Mi accadde una volta d'essere trasportato in poche ore da Torino a Imola. Stavo per prender terra; fra le nubi temporalesche guizzavano i lampi, e lo stravento scuoteva con fracasso gli alberi. La regione era ingombra di vigneti e casolari, per cui mi equilibrai a 50 metri, e coll'estremità del cavo a terra filavo a 40 chilometri l'ora in attesa di un punto adatto per arrestarmi. Raggiunsi delle collinette boschive poco rispondenti allo scopo prefissomi e seguii l'avallamento dei colli abbassandomi e rialzandomi a seconda delle ondulazioni del suolo; oltrepassai un fiumicello chiuso fra due colli e rimontai a meno di 10 metri dal suolo il versante opposto irto di un vigneto rampicante in declivio. Giunto a pochi metri dal culmine, mi si para innanzi d'improvviso una casa campestre che non avevo potuto scorgere prima perchè nascosta dietro la vetta. Mi alleggerii all'istante per innalzarmi e varcare l'ostacolo, ma a cagione della rapidità del volo diedi col fianco della navicella di cozzo contro la grondaia del tetto che s'infranse. Volarono rotte le tegole, ed io intravidi per un momento le braccia

alzate dei contadini in terrore. Io ed i miei passeggeri fummo malmenati rudemente dal colpo e rovesciati entro la navicella dalla forte scossa, e quando l'oscillazione ci permise di rialzarci e guardare, eravamo già lungi dal casolare importuno.

Fra tutti quei gelsi intersecati da pali e filari di vite, intravidi un campo libero a forse due chilometri: manovrai rapido, sfiorai veloce le punte degli alberi ed eseguii di colpo lo strappamento; la navicella s'arrestò violentemente contro l'ultimo gelso che ci separava dalla zona libera e il pallone si distese incolume e vuoto di gas sul terreno, mentre il vento scrosciava e i primi goccioloni del temporale cominciavano a cadere.

Vento forte. — Un'altro giorno mi trovavo in navicella con due signorine e partito da Milano oltrepassai in breve tempo il lago di Garda e mi inoltrai sopra una estesa e densa ovatta di nubi. Siccome la nostra corsa era rapida e non scorgevo assolutamente nulla in direzione della terra a causa dello spesso velo di vapori, per timore di trovarmi in prossimità del mare, volli scendere in fretta. Calai da 3600 metri, e raggiunsi lo strato di nubi a 1000 metri. Ci sentimmo circondati da una nebbia fitta ed oscura, poi apparve la pianura grigiastra a breve distanza, mentre filavamo veloci spinti dallo stravento gelato. Rallentai la discesa, predisposi la manovra e, sicuro del risultato, avvisai le compagne dell'effetto prodotto dallo strappamento indicando loro da lungi la prateria in cui avremmo dovuto fermarci. All'istante fissato tento di eseguire lo strappamento, ma la corda che era fuori di posto, si aggroviglia e non funziona; tiro ripetutamente e lo strappamento non avviene. Mi rendo conto all'istante della situazione critica in cui ci troviamo, faccio coricare le compagne sul fondo della navicella e mi attacco alla corda della valvola, sapendo di espormi così a un lungo strascinamento della navicella per terra. Filavo ad una trentina di chilometri l'ora; la navicella percuote sul suolo, si corica, si risolleva, urta cespugli, atterra alberelli, ribatte ancora e attraversiamo in questa guisa parecchi campi. Ad un tratto andiamo ad urtare in pieno contro un gelso i rami del quale si aggrovigliano nelle corde di attacco e ci arrestiamo. Io mi avvinghio alla pianta, cerco con una fune supplementare di attaccarci al tronco: inutilmente! Il vento raddoppia e costringe il pallone a coricarsi orizzontalmente, il gelso cede, si sradica, devo abbandonarlo e la navicella si risolleva. La corda della valvola, che avevo abbandonata durante quella manovra, oltrepassato il cerchio, penzolava lontana talchè dovetti arrampicarmi sugli attacchi per ricuperarla. Mi calai in navicella mentre stava per ribattere sul suolo. Quel viaggio a strasciconi che in gergo aeronautico dicesi *drenaggio* continuò per qualche tempo. Finalmente, siccome mantenevo la valvola ancora aperta, dopo parecchi chilometri percorsi in tal modo, ci fermammo alfine sul fondo di un canale irrigatorio asciutto. Se lo strappamento avesse funzionato, non ci sarebbe toccato lamentare un simile inconveniente. - Da quel giorno però cambiai la disposizione della fune di strappamento; la qual cosa son certo mi eviterà una seconda edizione di quel poco piacevole turismo semiterrestre.

«Scalo» fra la neve nelle vicinanze del Po.

Montagna. - Quasi al termine della zavorra, mi trovavo sui monti di Valsassina e sfioravo col cavo le creste più alte e le cime. Le valli e i fili montagnosi si susseguivano senza interruzione, essendo la corrente abbastanza veloce, finchè, oltrepassato un culmine, l'aerostato si abbassò lungo il ripido versante. Il cavo, trascinato dal pallone, flagellava il suolo, smuovendo le pietre che precipitavano con rumore sinistro. Rasentavo la montagna a pochi metri da terra e avendo scorte delle rocce sottostanti che s'ergevano a picco, decisi di fermarmi, prima che il vento mi scaraventasse contro la pericolosa parete — ed eseguii lo strappamento. Il fianco della navicella battè contro il pendio; spingendomi all'infuori col corpo verso il monte afferrai degli sterpi per evitar di rotolare, ed il pallone, sgonfiato, ci oltrepassò abbassandosi e si distese lungo la china sotto di noi. Mi trovavo presso la cima del Monte Basamorto; abbandonai subito il materiale per intraprendere la discesa e dopo quattro ore di alpestre sentiero giunsi al villaggio di Moggio. Dovetti poi tornare lassù qualche giorno dopo con una scorta di uomini per il ricupero del pallone il quale lavoro ci costò molta fatica. Compresi in seguito che, fluendo

l'aria a valle, se avessi lasciato la navicella battere e risollevarsi lungo la china del monte, avrei potuto prolungare la discesa e raggiungere così i piedi dell'altura. Ne feci poi altre volte l'esperimento che mi riuscì appieno evitando, in conseguenza il trasporto penoso del pallone giù da montagne scoscese.

« Atterraggi » in Mare. — Se un pallone non è espressamente equipaggiato per compiere una traversata di mare, l'*atterraggio* in acqua si deve sempre evitare. La superficie lucida dell'oceano si distingue a grande distanza e quindi deve essere compito del pilota quello di prender terra prima di giungere alla costa. Qualora poi il tempo fosse nebbioso o si navigasse al di sopra delle nubi senza poter scorgere la terra, allorchè si sappia di essere nelle vicinanze del mare, sarà sempre prudenza abbassarsi onde evitare il rischio di essere trasportati sull'acqua senza saperlo. In seguito all'esperienza di moltissime ascensioni, non esito ad affermare che una discesa in mare non può avvenire senza che vi sia imprudenza da parte del guidatore. Ciò premesso, nel caso in cui, per sbadataggine, la discesa in acqua avesse luogo e non vi fossero barche in vista da cui ricevere immediato soccorso, deve l'aeronauta considerare che l'unico mezzo di sostegno, in cui può ancora sperare, in attesa di un soccorso, sta tutto nel pallone aerostatico e nel gas che esso contiene. Allorchè dunque si è consumata tutta la zavorra, il pallone scende e la navicella si tuffa nelle onde. Immergendosi si alleggerisce di tanto quanto è il peso dell'acqua da essa spostata, di modo che il pallone, alleggerito di colpo, cerca di risollevare la navicella ed infatti la risolleva. Si continua dunque per qualche tempo a saltellare sulla superficie dei flutti, finchè la forza ascensionale si esaurisca e si rimanga immersi in permanenza nell'acqua. Se il vento soffia con forza, il pallone, che è trattenuto dalla navicella semi sommersa, si pone quasi orizzontale e trascina gli aeronauti fungendo da immensa vela. Questo stato di cose può durare un tempo indefinito, poichè l'involucro che subisce una perdita di gas giornaliera insignificante, potrebbe sorreggere in questa guisa gli aeronauti anche per parecchi giorni. Malauguratamente la resistenza fisica dell'uomo ha un limite e un corpo bagnato e quasi tuffato, finisce coll'esaurirsi e lasciarsi vincere da una sonnolenza incosciente. E' probabile per altro che in tal lasso di tempo, il quale rappresenta parecchie ore, e fors'anche qualche giorno, gli aeronauti siano scorti da un battello dal quale possano essere raccolti; oppure non è difficile che vengano respinti dal vento verso la costa. Contrariamente a tali principî, in pratica, fra tutti i palloni caduti in mare, non ve ne fu uno solo i cui piloti abbiano manovrato con la indispensabile freddezza d'animo. La maggior parte dei piloti aprono la valvola, fanno lo strappamento, lasciano sfuggire quel gas che è l'unico loro sostegno e si trovano così in balìa assoluta dei flutti. Queste false manovre sono forse dovute al fatto che l'aeronauta, vedendosi trasportato in acqua dal pallone, cerca per istinto di annientarne la forza. E' un errore gravissimo.

Caricamento del materiale sulle mule e trasporto nella Valsassina.

Fu questa appunto la fatale imprudenza che il 2 giugno 1906 nel mare Adriatico commise uno dei miei poveri compagni, periti in seguito nel naufragio, avendo voluto effettuare lo strappamento. Lo stesso caso si è ripetuto non molto tempo fa nella Manica ove due aeronauti francesi, accompagnati da una signorina, effettuarono lo strappamento per non essere ulteriormente allontanati dalla costa, e questa manovra fece purtroppo un'altra vittima. Se invece il pallone è completamente equi-

Discesa con vento e strappamento eseguito in vista della Stazione ferrov. di S. Marzanotto Rivi.

paggiato per una traversata marittima, allora la discesa in acqua avviene difficilmente, poichè, cogli stabilizzatori, che sono appositi pesi galleggianti i quali lasciati calare mantengono il pallone in quota evitando enorme consumo di zavorra e di gas, la navigazione aerea viene prolungata di parecchi giorni e dà mezzo di poter compiere delle lunghe traversate e di poter toccare quasi sempre la costa.

Lo scorso febbraio partii espressamente da Padova per fare la traversata dell' Adriatico. Attraversai infatti in poche ore il golfo di Trieste, girovagai poi sull'Istria spostandomi verso sud e tornai sui miei passi, se così fosse lecito esprimermi, riattraversando l'Adriatico in direzione di Venezia. Raggiunto il litorale, cambiò ancora il vento, e fui trasportato nuovamente sul mare, e ripassate le lagune venete, mi fermai alle quattro del mattino nei pressi di Lio Maggiore, estremo limite di terra fra quelle estese paludi. Il vento soffiava, gli stabilizzatori si tuffavano mollemente nell'acqua, poi scorrevano sulle superfici gelate, producendo uno scricchiolio caratteristico. Visto sorgere al di sopra del luccicar bianco del ghiaccio due casolari isolati, manovrai per potervimi fermare vicino. La cesta si tuffò nell' acqua nella quale mi lasciai trascinare per qualche centinaio di metri. Mi fermai sopra un isolotto che sembrava asciutto. La navicella strisciando sulla palude s'era a mezzo riempita di fango e di conchiglie. Usciti, dovemmo destreggiarci con salti prodigiosi per poter avanzare fra le pozzanghere che circondavano i ceppi isolati su cui potevamo appoggiare i piedi. In quel mentre il vento si era calmato, non eseguii lo strappamento, sgonfiai solo a metà il pallone aspettando l'alba, poichè non volevo sciuparlo nella nera fanghiglia che ci circondava. A giorno fatto poi, coll'aiuto degli abitanti del casolare, da cui ci separava appena un canale, potemmo caricare il materiale su barche e, attesa la marea propizia, raggiungere in ben 7 ore di incantevole viaggio la stazione di Venezia. Al momento della discesa avevo ancora 700 chilogrammi di zavorra, sufficienti per altri tre o quattro giorni di viaggio.

CELESTINO USUELLI.

Memento per il Socio del Touring Club Italiano.

1. — Procurare almeno un aderente al Touring
2. — Rinnovare in tempo utile (15 gennaio) la quota d'associazione.
3. — Cogliere l'occasione del rinnovo per diventare *socio vitalizio* o almeno *quinquennale*.
4. — Fare che diventino tali gli amici, i parenti, i conoscenti.
5. — Non consultare altre pubblicazioni turistiche che non siano quelle del T. C. I.
6. — Sottoscrivere o far sottoscrivere da persone, Enti e Associazioni sportive, almeno un Cartello indicatore.
7. — Dare la preferenza ai servizi del T. C. I. e segnalare gli alberghi, i garages, i meccanici, i fornitori di benzina, i farmacisti, ecc., ecc., che possono diventare affiliati.
8. — Richiamare l'attenzione delle autorità per il miglioramento stradale.
9. — Ricordarsi che con la stessa quota annua il T. C. Francese ha 115 000 soci, la Lega Navale Tedesca oltre un *milione* di soci e queste due Associazioni, oltre la *Rivista* non danno ai soci nessun'altra pubblicazione.
10. — Intensificare la propaganda al Sodalizio facendone conoscere gli utili scopi, le iniziative e l'opera d'interesse generale.

Per un'organizzazione pratica del turismo nautico in Italia.

Più volte è stato detto e scritto che l'Italia, paese eminentemente marinaio per gloriose tradizioni di egemonia, per primato sportivo, per invidiabile configurazione di coste, di corsi d'acqua, di laghi, di paesaggi incantevoli — lascia molto a desiderare per quanto si riflette all'attività odierna della pratica nautica, segnatamente turistica. E ciò, nonostante le buone intenzioni di tanti volonterosi che vedono questa forma piacevole ed importante di circolazione, prendere incremento, estensione ed assetto in tanti paesi esteri.

Purtroppo, nessuno naviga meno di noi italiani: ecco un'amara constatazione. Le buone intenzioni degli apostoli di questa idea e dei giornali e delle riviste sorte a propugnarla non possono distruggerla nè scemarne il tristo significato negativo.

Se il turismo ordinario ha promosso il movimento per le vie di terra e divulgata la conoscenza della geografia relativa agli itinerari ferroviari, alle vie di grande comunicazione e perfino alle catene alpine — noi attendiamo ancora la navigazione che ci discopra i serpeggiamenti dei fiumi i quali bagnano frequenti e maestosi il suolo della nostra contrada e che ci riveli le sinuosità delle spiaggie svolgentisi per un margine di lunghissimo perimetro intorno alla nostra penisola. Dei fiumi conosciamo quel poco che ci si presenta in ferrovia, quando il treno ci riscuote rumoreggiando brevemente sui ponti metallici; del mare ci è noto quel lembo ristretto di litorale presso cui siamo soliti immergerci alla stagione dei bagni.

Sui laghi le nostre crociere si limitano ai tracciati invariabilmente fissi percorsi dai vaporini. E basta!

Mentre invece il turismo fatto per mezzo d'imbarcazioni a questo scopo create, riunite in flotte, a questo fine organizzate, chi sa quanti tesori estetici inapprezzabili ci offrirebbero, sia che percorresse le coste d'Italia pur non ignote a molti stranieri, sia che si svolgesse fra le rive dei corsi d'acqua corrente, presso isole di verzura, fra due cortine di selve pittoresche o con lo sfondo di praterie smeraldine.

Vi sono ad un'ora da Milano, soltanto delle plaghe inesplorate, delle acque sconosciute, che offrono, oltre all'incanto del bello e del nuovo, la placida serenità dell'isolamento.

Vi sono lungo le spiaggie tirrene delle grotte incantate e più oltre, verso l'alto mare delle isole disseminate presentanti tutta la gamma del paesaggio, dal dramma dello scoglio erto sulle onde, all'idillio del canestro di fronde e di fiori civettante allo specchio equoreo. Le coste adriatiche sono lì ad allettare coi loro monumenti narranti le glorie storiche ed artistiche di Roma, di Bisanzio e di Venezia.

Quali orizzonti si aprirebbero dunque al turismo nautico se, colla potenza che viene dal numero, noi sapessimo creare un vitale organismo di navigazione turistica, sì da poter regalarci con modestia di sforzi finanziari, ciò che finora in Italia pare solo un privilegio..... di miliardari americani!

La Commissione di Turismo nautico, creata nel seno del Touring Club Italiano mira appunto ad un'azione organizzatrice di tutte le forze nautiche sparse in Italia, per conseguire codesto scopo.

Urge chiamare a raccolta intorno al nostro Touring tutti gli Enti nazionali che presiedono singolarmente agli *sports* dell'acqua, promuovere un'intesa generale di tutti questi poteri e di tutte queste competenze, mettere a contatto fra di loro i rappresentanti del *yachting*, della motonautica, del canottaggio, del *camping*, della navigazione individuale, perchè fra tanti sistemi, fra tante sfumature di tendenze, fra tante nozioni, ne balzi fuori un definito programma d'azione, una voce divulgatrice potente, una volontà ordinata, diritta ed incrollabile di fare.

Riunire queste forze e disciplinarle col concorso della Lega Navale: ecco la tesi complessa che si presenta allo svolgimento della Commissione di Turismo nautico.

Il rapporto che corre fra le grandi crociere organizzate dalle Compagnie di transatlantici in Oriente od in America e le potenti organizzazioni dei treni di lusso solcanti, come palazzi mobili, vasti territori appartenenti a diverse nazionalità, può fornirci la misura del corrispettivo marittimo, fluviale e lacustre all' automobilismo terrestre, al *caravanning*, al ciclismo economico ed indipendente.

Il turismo terrestre non è un fatto antico. E' nato ieri ed in breve crebbe sino a raggiungere anche in Italia proporzioni veramente gigantesche.

Questo cammino graduale e rapido dovrà pure percorrerlo la navigazione a scopo turistico.

Così, come dai lunghi treni ad orario e località fissa si è passati alla libertà sconfinata dell'automobile, traverso l'êra del ciclismo, così il turismo nautico dovrà compiere la sua analoga evoluzione che va dai costosissimi viaggi sui piroscafi, ai convegni di medie imbarcazioni, alle crociere di motoscafi, e finalmente alle gite su barche a remi.

Dunque è un vasto lavoro d'organizzazione che si attende dalla Commissione di turismo nautico: organizzazione amministrativa, organizzazione di iniziative senza trascurare lo sviluppo del piccolo turismo. Tra noi italiani, che siamo individualisti per temperamento, il piccolo turismo nautico non potrà far a meno che prosperare, come già prosperò il turismo della bicicletta. Tanto più quando il turismo dell'acqua venisse associato agli *sports* analoghi, come il *camping*, la vela, il remo, il nuoto, la caccia e la pesca.

Un tipo di barca da piccolo turismo non è difficile a studiarsi, una barca che sia adatta per remi, per vela, per pagaia nel tempo stesso, che pesi poco e si presti, quando occorra, ad essere levata dall'acqua e caricata sui vagoni: capace di tuttociò che è indispensabile in una escursione di media durata, suscettibile di stare all'àncora o d'esser tenuta in secca come rifugio od attendamento.

Lo *sport* della canoa, come il più popolare ed il meno costoso, vuol essere segnatamente diffuso, divulgando in tal modo il gusto per la vita libera all'aperto. Associazioni di « canoisti » potrebbero così esser fondate in riva ai fiumi.

Del pari, il turismo nautico individuale riceverà notevole impulso da conferenze atte ad apprendere al pubblico la conoscenza delle varie manovre di navigazione e la lettura delle carte speciali. Le proiezioni, le letture, le riunioni amichevoli, le biblioteche raccoglienti monografie, descrizioni di gite e fotografie a concorsi, potranno servire di prezioso ausilio al raggiungimento del fine.

Non poco lavoro richiederà la parte amministrativa per quanto concerne le facilitazioni d'approdo, le varie concessioni agli *yachts*, la determinazione e la riforma dei passaggi alle chiuse, il riconoscimento di privilegi ai detentori del guidone del Touring, il riattamento dei porti adatti allo sbarco di piccole navi, l'installazione di piani inclinati allo scopo di facilitare nelle rapide fluviali il passaggio delle imbarcazioni, le segnalazioni mobili e fisse sull'acqua, ecc., ecc.

Nè le iniziative si fermeranno quì. Bisognerà anche stabilire ed organizzare dei punti di rifornimento lungo i corsi d'acqua più frequentati, specialmente se da barche automobili, por mano ad un esteso studio cartografico e ad un completo servizio d'informazioni con un'opportuna divisione in circoscrizioni di larghi bacini, promuovere l'intervento delle Autorità competenti a favore del piccolo personale addetto a funzioni che possono interessare il turismo nautico, come fu fatto per i cantonieri stradali, ordinare la circolazione con la creazione d'un adatto regolamento unico, porre i porti, i canali, le rive in condizione d'approdo contrassegnando i luoghi di sbarco con stendardi o tabelle del Touring Club Italiano. Ove si richiede, distribuire boe di appoggio per le quali sia possibile approdare, senza dover raggiungere la terra.

Tale in linee molto generali è il quadro delle attività che intende esplicare la nostra Commissione di Turismo nautico.

Perchè questa somma di direttive possa tradursi in atto, creando una corrente vivificatrice di nuovi gusti e di novelle energie, è necessario che non manchi alla Commissione il consenso e l'aiuto degli uomini e degli Enti a cui essa fidente in quest'ora si indirizza.

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.

Il Concorso di veicoli industriali a Parigi. Veduta generale del « Pesage ».

La corsa automobilistica della salita di Gaillon. La partenza.

(Fot. Argus).

Il dirigibile militare italiano passa su Roma in prossimità dell'Orto Botanico.

L'1 *bis* vola al disopra di Napoli.

(Fot. Argus).

Uscita dell'incrociatore-dirigibile tedesco « Gross II ».

Il nuovo dirigibile militare austriaco.

(Fot. Argus).

Il trasporto della bellissima statua greca « La fanciulla di Anzio » al Museo Nazionale di Roma.

(Fot. Abeniacar).

La ricostruzione della prima nave a vapore eseguita a New-York in occasione del centenario di Fulton.

(Fot. Argus).

Una corsa ciclistica fra « reporters » di giornali a Roma.

(Fot. Abeniacar).

PAGAMENTO QUOTA 1910

Saremo molto grati a quei soci che anticiperanno quanto più è possibile l'invio della **quota 1910** che è **di Lire 6** (L. 8 per i soci dimoranti all'estero) per rendere così più agevole alla nostra Amministrazione il lavoro di registrazione.

Basterà indirizzare al Touring Club Italiano, Milano, Cartolina-vaglia con l'indicazione molto chiara del nome, cognome, indirizzo (dove saranno inviate le pubblicazioni), numero di tessera e leggenda sul tagliando: *per quota* 1910.

Unire possibilmente l'indirizzo stampato con cui vengono spedite le pubblicazioni periodiche.

Gli Uffici succursali del Touring sono autorizzati, oltre che alla iscrizione di nuovi soci, alla riscossione delle quote di rinnovo.

Avvertiamo che nel p. a. verrà sospeso l'invio della *Rivista* e delle altre pubblicazioni a coloro non avranno soddisfatto la quota 1910 entro il 15 gennaio.

Un fervido appello ai Soci.

La Direzione del T. C. I. coglie l'occasione dell'accennato rinnovo, per far presente in questo scorcio d'anno il dovere, anzi l'obbligo in ogni buon socio, di intensificare sempre più la propaganda al Sodalizio, la diffusione dei suoi scopi utili e patriottici, nelle famiglie, nelle scuole, nelle società sportive, fra gli Enti pubblici, fra i militari, gli ecclesiastici, ecc., fra quanti insomma per amore di studio, per diletto o per affari si interessano alla miglior conoscenza del Paese, e all'incremento di ogni forma di turismo.

Così soltanto il Touring potrà festeggiare presto

100 000 soci.

Per la presentazione di nuovi soci, valersi delle schede inserite a pagina seguente.

Ma perchè l'azione di propaganda si dimostri persuasiva, e per costituire una base finanziaria ai mezzi d'esplicazione del Touring, gli associati devono cogliere l'opportunità dell'accennato rinnovo per convertire la propria adesione annuale in quella di

Similoro e smalti colorati.

Socio Vitalizio.

assicurandosi così per sempre con un unico versamento di sole **L. 90** (L. 115 all'estero) per chi è socio da almeno 2 anni, **tutte le pubblicazioni** che il Touring distribuirà in avvenire ai soci (Guide, Annuari, Riviste, Carte), e tutti gli altri vantaggi che esso offre agli associati.

Oppure di

Socio Quinquennale,

assicurandosi, col versamento di cinque annualità anticipate e cioè di **L. 30** (L. 40 per l'estero) tutte le pubblicazioni che il Touring distribuirà ai soci, dal 1910 al 1914 compresa (per chi è socio dal 1906) la collezione completa dei 58 fogli della Carta d'Italia al 250 000.

Argento e smalti colorati.

IMPORTANTISSIMO

A tutti i soci quinquennali che diventeranno vitalizi verranno inoltre calcolate le annualità anticipate non ancora incominciate.

I soci vitalizi e quinquennali hanno diritto inoltre agli eleganti distintivi qui riprodotti ed all'Agenda-Touring 1910.

Per il passaggio a **vitalizio** o **quinquennale** valersi delle schede inserite a pagina seguente.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T.C.I. in qualità di socio . . . . { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa { L. 6 annue se in Italia / » 8 » se all'estero } più L. 2 per ammiss.

(2) » { » 30 se in Italia . . . . / » 40 se all'estero . . . } » » 2 » »

(3) » una volta sola . . . . . . { L. 100 se in Italia. / » 125 se all'estero.

Si dichiara edotto dello Statuto e del Regolamento dell'Associazione, si obbliga ad osservarli ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. pubblicati nel 1906-07-08 (*) *ed all'uopo trasmette l'importo di L. 10*

Nome e cognome ....

Paternità .... *di anni* ....

Professione ....

Indirizzo { *Comune di* .... / *Provincia di* .... / *Via* .... N. ....

Firma del richiedente ....

» *del padre, tutore o marito* ....

» *del socio presentatore* ....

Da .... *il* .... 19..

(*) Cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania.

DOMANDA DI PASSAGGIO
da Socio annuale o quinquennale a Socio quinquennale o vitalizio del T. C. I.

Il sottoscritto ....
(Nome e cognome) ....

residente in ....

Provincia di ....

Via ....

socio del Touring { *annuale* / *quinquennale* }

dall'anno .... *all'anno* ....

con Tessera N. .... *chiede di*

passare fra i Soci { quinquennali / vitalizi }

e all'uopo versa la quota di L (1) ....

Richiede inoltre l'invio gratuito dello speciale distintivo spettantegli per la categoria prescelta.

Firma dell'associato

....

Da .... *il* .... 190..

(1) Quota quinquennale L. 30 (L. 40 all'estero). — Quota vitalizia L. 90 (L. 115 all'estero) per chi è socio da almeno due anni. — A tutti i Soci quinquennali che diventano vitalizi vengono inoltre calcolate le annualità anticipate e non ancora scadute.

BIBLIOTECA

A. Accatino, *I primi elementi di agricoltura moderna.* Biblioteca della « Rivista di Agricoltura », Parma, Tipografia Ditta Fiaccadori.

L'intento di profittevole e civile divulgazione di principî razionali secondo cui devesi orientare la grande e la piccola agricoltura, è qui perfettamente raggiunto con un'esposizione piana e suggestiva.

Giuseppe L. Tocchetti, *La città delle buone arie;* Note ed impressioni di viaggio. Pag. 51; L. 0,30. Como, Tipografia Editrice Luzzani Angelo.

L'Argentina è un poco per varî motivi una propaggine della patria nostra ed è perciò che l'argomento, per quanto noto, interessa sempre i nostri connazionali, sopratutto trattato a linee sobrie ed a vivi quadretti come nel presente lavoro.

M. Vittorio Carpi, *Al di qua e al di là dell'Atlantico;* Impressioni d'un artista di canto. Pagine 297; L. 2,50.

Sono interessanti ricordi autobiografici d'un eminente zingaro dell'arte canora, il quale, fra un episodio e l'altro della sua vita vagabonda, trova modo di darci l'impressione dei numerosissimi paesi attraversati.

Maurizio Piscicelli, *Nel Paese dei Bango-Bango.* Pag. 337; L. 12. Libreria Detken e Rocholl, Napoli.

E' un libro voluminoso e di grande formato, corredato di fotografie numerose e di pregevoli tracciati topografici. Oltre all'alto e non comune pregio documentario, l'opera si fa leggere per l'avvincente e colorita forma del racconto esposto piacevolmente in guisa di diario.

Giuseppe Candiani, *Dieci anni di vita della Casa di Turate per i veterani ed invalidi delle guerre nazionali;* Cronistoria documentata a beneficio dell'Istituzione. Stabilimento Tipo-litografico E. Bonetti, Milano, via Monforte, 15.

Il valore dell'opera non è soltanto estrinseco per il nobilissimo scopo che se n'è proposto, pubblicandola, l'autore; ma è anche intrinseco per l'interesse tutto nazionale dei documenti e dei ricordi del nostro Risorgimento ch'esso contiene, organicamente disposti e legati.

Annuaire general de l'automobile et des industries que s'y rattachent (1909). F. Thevin e C., editeurs, 1, rue Villaret-des-Joyeuse, Paris.

Utilissimo *vade-mecum* per gli industriali, commercianti e proprietari d'automobili.

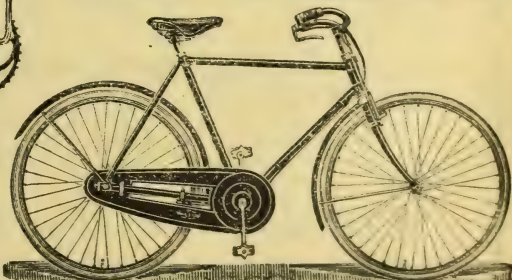
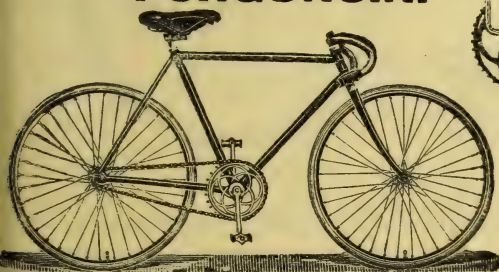
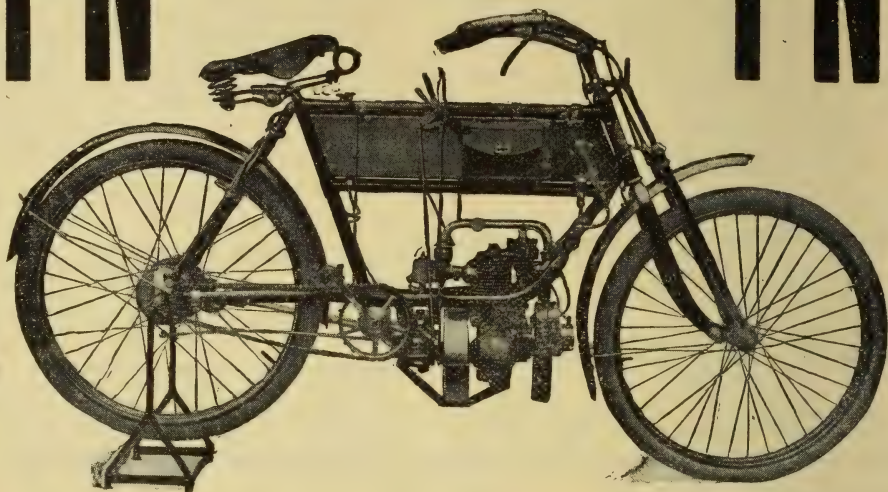
Francesco Bettoni Cazzago, *Storia di Brescia narrata al popolo* (Dall'età preistorica sino alla fine del secolo XV). Pag. 335; L. 3. Tipografia Editrice F. Apollonio, Brescia.

La città è una fra quelle d'Italia che offre più vasto campo alla investigazione degli studiosi per la sua remota antichità e per la gloria dei ricordi che la sovrastano. L'autore ha il merito di aver affrontato l'arduo compito con alti scopi di educazione popolare. La sua narrazione infatti riesce chiara e facile, d'uno svolgimento vario ed interessante, quale si addice ai libri di divulgazione.

Giuseppe Rostain, *Il regolo calcolatore;* Istruzione pratica ad uso dei capi-tecnici ed operai. Messina, Tipografia A. Vitale, 1908.

Il merito di questo opuscolo sta tutto nello scopo essenzialmente pratico della volgarizzazione. Il quale viene perfettamente raggiunto mediante l'ordine logico e la chiarezza con cui si concatenano, spogliate da ogni astrusa superfluità, le cognizioni scientifiche relative al soggetto.

Stendhal (Henry Beyle), *La Certosa di Parma;* Romanzo. L. 1. Remo Sandron, Editore, Napoli.

Di questo squisito artista, pensatore ed infaticato turista che all'Italia consacrò tanto vivo culto di

ammirazione e di opere, è lodevole che qualcuno anche nel Paese nostro cominci a far conoscere il pensiero ed i lavori principali. Doppiamente lodevole la Ditta Sandron che col prezzo mite della nuova edizione intese di mettere a contatto del popolo i libri dell'illustre amico d'Italia.

Antonio Ugoletti, *Brescia.* « Italia Artistica ». Monografie illustrate dirette dal dott. Corrado Ricci (159 illustrazioni ed una tavola, da fotografie dirette, in gran parte inedite). L. 4,50. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo.

F. De Roberto, *Randazzo e la valle dell'Alcantara.* « Italia Artistica ». Raccolta di monografie illustrate pubblicate sotto la direzione di Corrado Ricci (174 illustrazioni ed una tavola). L. 4. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Editore, Bergamo.

Sono due anelli di un'aurea catena artistica che si svolge senza interruzione e senza soluzioni di bellezza. Queste due regioni, così lontane e diverse una dall'altra, sono egualmente trattate con lo squisito senso d'arte, con la stessa misura ed equilibrio, con l'identica coscienziosa diligenza per la quale hanno saputo farsi apprezzare nella maggior parte le pubblicazioni della Ditta bergamasca.

G. B. Festa, *Un galateo femminile italiano del trecento;* Il Reggimento e Costumi di donna, di Francesco da Barberino. Bari, Giuseppe Laterza e Figli, Editori

E' un commento ed una critica all'opera del Barberino, nella quale all'elemento letterario e filologico si mesce in guisa opportuna il rilievo e l'interpretazione storica. Il volume venne pubblicato in elegante veste tipografica.

Prof. G. Riva, *L'arte del cappello e della berretta a Monza ed a Milano nei secoli* XVI-XVIII. Pag. 286; L. 5.

Avete presente quei codici antichi di pergamena su cui l'arte e la pazienza dei frati si provava ad istoriare fantasie sacre e non di rado anche profane? Il volume del Riva nell'edizione in cui si presenta completa l'illusione. Sembra proprio d'avere innanzi, ripulito dalla polvere delle biblioteche e legato in bell'ordine, qualche fascio di dimenticati documenti. Se non che il pregio non è tutto esterno. Il lavoro costituisce una disamina dotta ed esauriente delle origini di questa industria, la quale a Monza ed a Milano serba la prosperità al pari del lustro antico.

Filippo Visconti, *Letterati viaggiatori nel sec.* XVIII. Pag. 117; L. 2. Ariano, Stabilimento Tipografico Appulo-Irpino.

Il soggetto è del più grande interesse per i turisti che amano ricercare nei grandi autori i sentimenti ed i fatti che costituiscono la loro propria psicologia e ritrovare nelle opere di questi le impressioni dei luoghi da essi stessi visitati ed ammirati. Le biografie sono narrate con sobria e proporzionata concisione di tratti che ne rendono rapida e non meno piacevole la lettura.

Victor Hugo, *Le leggende dei secoli.* L. 0,30. (Biblioteca popolare dei grandi autori). Casa Editrice Italiana, Milano.

Dalla medesima Casa editrice, e della stessa serie ci son pervenuti in dono i volumi seguenti:

G. Leopardi, *I Canti.*

G. Carducci, *Conversazioni critiche.* Libro 1, 2, 3, 4

G. Carducci, *Levia Gravia.* Libro 1 e 2. Idem, libro 3. Idem, libro 4.

G. Carducci, *Polemiche sataniche.*

G. Carducci, *Arte e Critica.* Libro I.

Edmondo De Amicis, *Vita Militare.*

Guides Pratiques Conty, *Pirenées;* Sud-ouest de la France. Rue Bonaparte, 37, Paris.

Atti del Consiglio Provinciale di Cremona, 1908. Cremona Stabilimento Tipografico della « Provincia ».

Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, *Rapporti sulla ispezione del Lavoro* (1 dicembre 1906-30 giugno 1908). Roma, Officina Poligrafica Italiana.

Rivista di Agricoltura, Parma, *Diario Agricolo* 1909.

Giovanni Sforza, *La rivoluzione del* 1831 *nel ducato di Modena;* Studi e documenti. L. 4. (Biblioteca Storica del Risorgimento Italiano pubblicata da T. Casini e V. Fiorini). Roma-Milano, Società Editrice Dante Alighieri di Albrighi e Segati.

G. D'Annunzio, *Isaotta Guttadauro.* (Biblioteca popolare dei grandi autori). L. 0,30). Milano, Casa Editrice Italiana.

Ing. Tomasatti Giordano, *La perforazione meccanica e la costruzione di gallerie entro roccie spingenti;* Studio comparativo e critico (con 16 tavole in autografia). Pag. 230; L. 5. Padova, Angelo Draghi, Libraio-editore.

VIII Congresso degli ingegneri ferroviari italiani Bologna 1909. *Considerazioni intorno agli studi ed ai mezzi per sviluppare la navigazione interna in Italia in relazione con l'esercizio delle ferrovie e tramvie ed il completamento dei mezzi di trasporto nell'interesse dell'economia nazionale.* (Relazione della Commissione nominata dalla Presidenza). Estratto dall'« Ingegneria ferroviaria 1909 ». Roma, Cooperativa editrice fra gli ingegneri italiani per pubblicazioni tecnico-scientifico professionali.

Guelfo Guelfi Camajani, *Il libro d'oro della Toscana.* Pubblicazione dell'Ufficio Araldico, Archivio genealogico, Firenze. L. 7.

Carlo M. Baratta, *Il pensiero e la vita di Stanislao Solari;* Ricordi personali. Pag. 347; L. 4,50. Parma, « Rivista di Agricoltura », 1909.

Antonio Palermo, *La terra sensibile e cosciente* Pag. 101; L. 3,50. Milano, Tipografia editrice L. F. Cogliati, corso porta Romana, 17.

F. T. Marinetti, *Les dieux s'en vont, d'Annunzio reste;* Dessins à la plume par Valeri. Pag. 201; L. 3,50. Paris, Bibliothèque E. Sansot et C., 7, rue de l'éperon.

Maurice de Cantelou, *Etude sur l'aviation.* Librairie Politechnique Ch. Beranger, éditeur, Paris, 15, rue des Saint Pères.

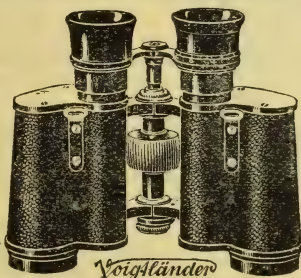
Piccola guida illustrata di Tricesimo; Ricordo dell'Esposizione Agricola. Udine, Tipografia del Patronato.

Cesare Enrico Aroldi, *L'essenza dell'anarchismo.* Biblioteca del Popolo. L. 0,20. Milano, Società Editrice Sonzogno, via Pasquirolo, 14.

Ernesto Masi, *Conferenze fiorentine sulla vita italiana.* Pag. 383; L. 4. Roma-Milano, Società Editrice Dante Alighieri di Albrighi, Segati e C.

Isidoro Del Lungo, *Patria Italiana* (Dante; Firenze; La Verna; Scarperia; Petrarca; Pio II; Tasso; Galileo; Goldoni; Alfieri; Labindo; Santarosa; Giusti; Tommaseo; Umberto di Savoia; Verdi; L'italianità della lingua; La genesi storica dell'unità d'Italia; Per la lampada votiva alla tomba di Dante). Pag. 707; L. 5. Bologna, Nicola Zanichelli.

P. L. Rambaldi, *Luci ed ombre nei processi di Mantova;* Il nuovo libro sui martiri di Belfiore. Firenze, Tipografia Galileiana, via S. Zanobi, 54.

C. T. C. Continental Handbook 1909-1910; Pubblicato a cura del Touring Club Ciclistico d'Inghilterra. 47, Victoria Street, London, S. W.

Ignazio Pasquini. *La campagna del 1859 sintetizzata nel bozzetto storico di un ex-bersagliere superstite.* Torino, Grato Scioldo, editore.

A. Ugoletti, *Da Novara a Solferino-S. Martino* 1849-1859; A cura del Comitato per la commemorazione delle Battaglie di Solferino e S. Martino. Libreria Angelo Delai, Brescia.

Atti del sesto Congresso Geografico italiano adunato in Venezia dal 26 al 31 maggio 1907. Volume I. Notizie, documenti, rendiconti e relazioni. Venezia, Premiate Officine grafiche C. Ferrari.

P. Vinassa De Regny, *Dall'Adriatico al Danubio.* (Estratto dalla « Rassegna Nazionale »). Firenze Ufficio della « Rassegna Nazionale », via Gino Capponi, 46-48.

Idem, *Die Geologie Montenegros und des Albanesischen Greuzgebietes.* (Mit einer kartenbeilage). Wien 1904, Gesellschaft, Buchdruckerei Bruder Hollinek, Wien III Erdbergstrasse, 3.

Idem, *Appunti di geologia montenegrina.* Roma, Tipografia della Pace di Filippo Cuggiani, via della Pace, 35.

Idem, *Fossili ed impronte del Montenegro.* Roma, Tipografia della Pace di Filippo Cuggiani, via della Pace, 35.

Idem, *Osservazioni geologiche sul Montenegro orientale ed occidentale.* Roma, Tipografia della Pace di Filippo Cuggiani, via della Pace, 35.

Idem, *Le ferrovie balcaniche.* (Dalla « Nuova Antologia »). Roma, « Nuova Antologia », via S. Vitale, 7.

Idem, *La ferrovia transbalcanica.* (Dal « Giornale di Geologia Pratica »). Genova, Tipografia Ciminago.

Michele Martina, *Antologia Italiana* a uso delle scuole ginnasiali, normali e complementari. Libreria Salesiana Editrice, S. Benigno Canavese.

Deutscher Motorboot-Klub, *Jahrbuch Herausgegeben un März* 1909. Fernsprecher: Amt VI, 15520. Geschäftsstelle: Berlin W. 9, Linkstrasse 31. Druck von Gebrüder Grunert, Berlin S. W.

The British and Irish handbook. Compiled by *The Motor Union of Great Britain and Ireland.* 1, Albemarle Street, London W.

Jahrbuch 1909 der Allgemeinen Radfahrer-Union, Deutsch. Touren-Club-Eingetragener Verein, Sitz des Vorstandes: Strasburg i. Els. Elsass. Lothringische Drucherei u. Lithographie. Anstalt, Kinderspielgasse 20.

Esposizione Internazionale di Milano 1906, *Mostra « Gli Italiani all'Estero »*; La stampa periodica italiana all'estero. Milano, Libreria Fratelli Bocca, 1909.

Alfredo De Musset, *Le notti. Rolla-Namonua.* Biblioteca Universale. L. 0,30 al volume. Società Editrice Sonzogno, Milano, via Pasquirolo, 14.

Touren-buch des Alpen-Gebietes für Rad-und-Automobil Fahrer. Heransgegeben vom Deutschen Touring Club e. V. München.

Marcel Bourdais, *Livre d'or des connaissances utiles — Arts-et-Metiers. De tout, sur tout, pour tous.* Ouvrage contenent les tours de mains et les procedés les plus modernes pour la fabrication de tout en general. Pag. 683; L. 3,50. Lille, Camille Robbe, editeur, 209, rue Léon Gambetta.

Auto-Sportkalender 1909-1910. Praktischer Taschenkalender zum täglichen Gebrauch für Automobilisten, Mit Abbildungen im texte, Karten und Tafeln. Berlin, 1909, Richard Carl Schmidt e Co., W., Keithstrasse. 6.

Jahrbuch des Kaiserlichen Automobil Clubs und der mit ihm im Kartellvertrag stehenden deutschen Automobil-Clubs-Heransgegeben vom Kaiserlichen Automobil-Club. Jahrgang, 1909, Ber-

lin und Glogau, Verlag von Carl Flemming A. G. 1909.
« *The Car* » *Road book* and guide an encyclopaedia of motoring. Chiefly compiled by the Touring Departement of « The Car ». Edited and revised by Lord Montagu. London, « The Car » illustrated, Ltd., 168 Piccadilly, W.

Il Touring all' Esposizione di Buenos Ayres.

Nessuno può negare che l'Argentina sia, dal punto di vista etnico, un paese prevalentemente italiano. Ad esso l'Italia infatti ha fornito il massimo nerbo delle moltitudini lavoratrici, il gruppo potente che ne dirige i prosperi affari ed una buona parte degli eletti che ne governano le sorti amministrative e politiche.

Sia che vi si trovino, spinti dal doloroso aculeo del bisogno, sia che vi si sentano attirati dal richiamo di interessi vantaggiosi, gli italiani in Argentina costituiscono una categoria a sè, ben distinta, una nazione nella nazione. E questa differenzazione che stringe viemmeglio tra loro i legami di fraterna solidarietà, induce i nostri emigrati a coltivare in tutte le forme il pensiero ed i ricordi della patria lontana. Il desiderio e la speranza di tornare fra breve ai luoghi che videro la loro infanzia è quello che dà maggior incentivo agli sforzi industriosi dei poveri, l'orgoglio della nazionalità è il sentimento che tien più vive le facoltà vittoriose dei più fortunati.

Non mai come quando si è lontani si sente di amare il proprio paese e tutto quanto contribuisce a ricordarcelo ci riesce caro. Lo dimostra per noi il fatto che ogni qualvolta un nostro socio si occupi laggiù a guadagnare aderenti alla causa del Touring Club, i risultati riescono sempre superiori alle più ottimistiche aspettative. Le dieci o venti adesioni settimanali che, mercè la propaganda di ciascun amico nostro, si realizzano, testimoniano del patriottismo nutrito dai nostri connazionali nell'Argentina, più d'ogni figurazione letteraria o rettorica.

Si è che il Touring reca all'estero con la sua *Rivista*, con la Carta sopratutto e con le altre economiche pubblicazioni dei documenti rappresentativi dell'Italia di efficacia irresistibile.

Per il 1910 è annunciata una grande Esposizione mondiale a Buenos Ayres. Il Touring Club Italiano non poteva in alcun modo disinteressarsi di questo avvenimento, tanto più avendoci il Comitato Nazionale per le Esposizioni all'estero deferito il lusinghiero incarico di organizzare il Salone centrale dell'Italia e di allestire la Mostra dei trasporti italiani.

Così il nostro Sodalizio — com'è ormai suo costume e quasi tradizione — avrà un'occasione di più (occasione veramente magnifica) di continuare la propria missione divulgatrice nei riguardi dei trasporti turistici e delle industrie affini che vanno sviluppandosi in Italia.

Come sarà organizzato il Salone del Touring è forse troppo prematuro voler indicare fin d'ora. Certo sarà, in mezzo al fervido cosmopolitismo della grande città improvvisata, un sereno lembo d'Italia nel quale i nostri compatrioti di colà potranno raccogliersi per *sentire* con più immediata intensità la loro terra lontana.

Stato di distribuzione delle pubblicazioni ai soci del 1909.

ANNUARIO GENERALE — Ai soci nuovi: Ristampa dell'edizione 1908-1909. Ai soci vecchi: Fascicolo di « aggiunte e varianti » all'edizione 1908-1909.

RIVISTA MENSILE — Dal mese d'iscrizione in avanti.

CARTA D'ITALIA — Degli otto fogli promessi nel corrente anno, due (Pesaro e Sciacca) vennero distribuiti in agosto; altri due (Ravenna e Caltanissetta) sono in corso di spedizione; gli altri quattro (Cuneo-Portomaurizio, Macerata, Chieti e Palermo) usciranno entro l'anno in due gruppi di due fogli, a breve distanza l'uno dall'altro.

GUIDE REGIONALI ILLUSTRATE — Dei due volumi promessi, l'*Abruzzo* sarà pubblicato verso la fine del corrente mese; l'altro, la *Sicilia* uscirà all'inizio del 1910.

Stato di pubblicazione della Carta d'Italia.

4 Fogli nel 1906: Milano, Torino, Veneziae Genova (in vendita a L. 2).

8 Fogli nel 1907: Roma, Napoli, Civitavecchia, Frosinone, Brescia, Livorno, Pisa e Bologna-Firenze (in vendita a L. 4).

8 Fogli nel 1908: Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù e Catania (in vendita a L. 4).

8 Fogli nel 1909: Pesaro, Sciacca, Ravenna, Caltanissetta (in distribuzione), Cuneo-Portomaurizio, Macerata, Chieti e Palermo (che usciranno entro l'anno) (sarà venduto a L. 4).

L'intero blocco dei 28 Fogli sarà posto in vendita al prezzo speciale per i soci a L. 14.

La Direzione del Touring in sue recenti sedute ha preso tra l'altro, le seguenti deliberazioni:

DIPLOMA DI BENEMERENZA ALL'UFFICIO TECNICO PROVINCIALE DI VICENZA. — Su proposta dell'Ufficio Tecnico del Touring si accorda all'Ufficio Tecnico Provinciale di Vicenza un diploma di benemerenza per lo sviluppo dato alle segnalazioni stradali e per il lavoro di classificazione e rappresentazione grafica dei cartelli, trasmesso all'Ufficio.

RIUNIONE DELLA COMMISSIONE DI TURISMO AEREO. — *Bertarelli*, riferisce della seduta inaugurale avvenuta in Brescia il 10 settembre nel Salone del Municipio, della Commissione di Turismo Aereo e della nomina avvenuta della Presidenza: a presidente il sen. Celoria Giovanni ed a vice-presidenti l'ing. Cesare Saldini e il nobile Luigi Origoni.

Si manda a ringraziare il sindaco di Brescia dell'ospitalità concessa alla Commissione di Turismo Aereo per la sua seduta inaugurale.

IL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI E LA COMMISSIONE STRADE. — Si prende atto con compiacimento della lettera 9 settembre del presidente della Commissione pel miglioramento del servizio manutenzione delle strade nazionali diretta all'ing. cav. Francesco Pugno, rappresentante del Touring Club Italiano in detta Commissione.

CONGRESSO DEGLI INGEGNERI. — Si prende atto con compiacimento del voto di plauso ottenuto al Congresso degli ingegneri che ebbe luogo

in Firenze per l'opera del T. C. I. in favore del miglioramento strade.

Si prende atto che al Congresso rappresentano il Touring: l'ing. Pugno, l'ing. Tedeschi, l'ing. Gola e l'ing. Toller; che la relazione dell'Ufficio del Touring (ing. Toller) sulla modificazione dei segnali sulle strade è stata approvata dal Congresso ed è stato votato l'ordine del giorno che l'accompagnava; che infine la partecipazione del Touring al Congresso ha valso un'efficace propaganda all'opera del Touring e si è potuto creare un ambiente di simpatie tra gli ingegneri congressisti, per modo che il Touring può contare per l'avvenire sempre più nelle Amministrazioni Provinciali e negli Uffici Tecnici su funzionari disposti ad aiutarne le iniziative.

PREMI DI AVIAZIONE RIMESSI IN PALIO DAI TEN. CALDERARA E SAVOJA. — Ripresa in esame la lettera 23 settembre dei tenenti Calderara e Savoja colla quale essi rimettono al Touring il premio Oldofredi e *Corriere della Sera* perchè costituisca un premio unico di 8000 lire da attribuire a quell'aviatore italiano che, avendo concepito in modo originale e costruito interamente in Italia una macchina volante munita di motore italiano, avrà entro il 20 marzo 1910 compiuto in territorio italiano e in condizioni per lo meno uguali di durata, velocità e potenza, gli stessi voli da essi ufficialmente eseguiti entro il 20 settembre 1909 per la conquista dei premi Oldofredi, *Corriere della Sera*, Trasporto passeggeri, Gran Premio di Brescia e Coppa del Re; considerate le comunicazioni fatte verbalmente dal ten. Calderara al Direttore generale e al Segretario generale intorno al nulla osta richiesto perchè il Touring possa rimettere alla Società Italiana di Aviazione il premio per l'organizzazione, ove lo creda, del concorso e per la nomina dei commissari presieduti dal col. Moris, tenuto presente che detti commissari dovranno essere scelti fra i soci del Touring.

CAPO CONSOLATO DI CAGLIARI. — Si delibera di nominare a capo console di Cagliari il ragioniere Guido Costa.

« STAND » DEL TOURING ALL'ESPOSIZIONE DI AVIAZIONE. — Si accoglie la proposta del Comitato dell'Esposizione Internazionale di Aviazione per organizzare in uno *Stand* del Touring una raccolta di illustrazioni e di pubblicazioni intorno all'aviazione.

RISULTATI CONFERENZA INTERNAZIONALE AUTOMOBILISTICA E PROVVEDIMENTI RELATIVI. — Il dott. Guastalla riferisce dei risultati della Conferenza Internazionale Automobilistica tenuta tra i rappresentanti dei varî Governi a Parigi nella prima quindicina di ottobre. Legge la comunicazione del Protocollo della Conferenza, non solo, ma della parte ufficiosa che riguarda i voti emessi nei rispetti dei trittici e del libretto trittico internazionale del Touring.

Il dott. Guastalla crede che il libretto di circolazione internazionale, chiamato *carnet de route* che è stato istituito alla Conferenza e che i Governi hanno accettato, potrà essere rilasciato dal Touring così come avviene per il libretto di circolazione nazionale. Il dott. Guastalla crede pure che, data la considerazione che i Delegati del Governo italiano, rappresentanti dei Ministeri, hanno per il Touring Club Italiano, la proposta dell'adozione del libretto trittico internazionale avanzata dal Touring che era stata accolta con qualche ostilità dapprima e che poi ha ottenuto l'unanimità di voto nell'adozione e il plauso speciale del Ministro dei Lavori Pubblici francese Millerand, potrà essere risolta sia con un'immediata azione del Governo italiano presso i Governi contraenti colla riproposizione del libretto salvo lievi modificazioni suggerite dai diversi Delegati, sia, quando questa pratica non giunga sollecitamente al risultato voluto, coll'organizzazione da qui ad un anno di una nuova Conferenza Internazionale dei Governi.

In detta Conferenza si potrebbe anche statuire l'unificazione in tutti gli Stati della circolazione, nel senso della mano da tenere.

Il dottor Guastalla riferisce sull'appoggio grandissimo che i Delegati del Governo italiano hanno dato all'iniziativa del Touring e, dati i rapporti

continui che la Direzione del Touring può avere con detti Delegati in quanto sono essi che si occupano della legislazione automobilistica in Italia, è d'opinione che la Direzione abbia od offrire loro un ricordo della Conferenza, proposta che la Direzione accetta all'unanimità deliberando di far coniare una medaglia da destinare a ciascuno dei Delegati intervenuti alla Conferenza di Parigi.

La Direzione delibera altresì che siano fatte attive pratiche:

a) per le modificazioni occorrenti al progetto del libretto trittico internazionale mettendosi a disposizione del Governo per ciò che riguarda l'adozione del libretto stesso, sia da farsi per corrispondenza fra i diversi Governi, sia quando occorra con l'organizzazione di una nuova Conferenza internazionale;

b) per stabilire immediatamente dei campioni di placche internazionali da potersi rilasciare come per le placche di circolazione nazionale delle automobili;

c) perchè la validità del trittico italiano attualmente in uso, sia portata da tre mesi ad un anno, restando impregiudicato il dovere degli automobilisti stranieri di pagare la tassa di circolazione dopo i tre mesi di permanenza in Italia.

FEDERAZIONE DELLE PRO MONTIBUS IN BOLOGNA. — *Bertarelli*, riferisce che in Bologna si è costituita d'accordo coll'appoggio del T. C. I. la Federazione Nazionale delle Associazioni Pro Montibus presieduta dal prof. Ghigi, con vicepresidenti Bertarelli e Miliani e segretario generale, Borghesani.

Lo statuto prevede una partecipazione di quote di L. 50 cadauna con diritto ad un voto per ciascuna quota con la limitazione che nessuno potrà avere più di un terzo della totalità dei voti.

Il segretario generale Borghesani comunica altresì che tutte le Pro Montibus insieme hanno sottoscritto ad un contributo annuo di dieci quote pari a L. 500 annue.

Bertarelli, nella previsione della collaborazione che tutti i componenti le Pro Montibus e la Federazione Nazionale porteranno di persona all'opera del Touring per la propaganda al rimboschimento, propone la sottoscrizione annua di dieci quote da L. 50 con impegno di tre anni; impegno quindi totale di L. 1500 da erogare sul complesso dei fondi che il Touring ha ricevuto per sottoscrizione per il programma speciale del rimboschimento.

La Direzione approva.

ONORIFICENZE ASSEGNATE AL TOURING ALL'ESPOSIZIONE DI BRESCIA. — Si prende atto con compiacimento che il Touring ha conseguito all'Esposizione di Brescia — Sezione igiene — la medaglia d'oro e alla Mostra d'aeronautica il diploma d'onore.

IL TOURING CLUB ITALIANO E LA FEDERAZIONE AERONAUTICA INTERNAZIONALE. — Il Segretario generale riferisce intorno al risultato delle riunioni della F. A. I. tenute in Zurigo il 30 settembre ed il 1 ottobre, riunioni nelle quali si è provveduto alla modificazione degli statuti e dei regolamenti della Federazione nel senso di renderli conformi al rapido progresso dell'aviazione, e si è trattato anche, su proposta dei delegati italiani, di un Calendario internazionale dei Concorsi di aviazione 1910.

Infine si è dato notizia della costituzione della C. I. A. fondata il 21 aprile 1909 in Roma d'accordo tra la S. A. I., la Società Nazionale di Aviazione, il T. C. I. e l'A. C. I.

Si conviene nell'intesa intervenuta tra i due delegati italiani, che la costituzione e gli statuti della C. I. A. debbano continuare ad essere in vigore sino alla prossima Conferenza 1910; e che lo statuto della C. I. A. sia nella disposizione transitoria e precisamente negli articoli 20 e 21 modificato nel senso che la C. I. A. è il supremo potere italiano in materia di navigazione aerea.

Soci quinquennali.

Corti Giovanni, Milano — Da Passano march. ing. Eugenio, Pietroburgo — De Scalzi Riccardo, Guayaquil — Dose Achille, Venezia — Fracchia Giacomo, Belluno — Grossi C. Cesare, Forlì — Magelli dott. Luigi, Modena — Prosdocimo Domenico Vittorio, Motta di Livenza — Riva Berni ing. Guido, Mantova — Sanguinetti Umberto, Bologna — Von Miguel Walther, Saarbrücken.

Soci benemeriti.

Angeli Luigi, Bardi — Botter Oreste, Milano — Cacchi Olindo, Milano — De Natale ing. Enrico, Benevento — Ferraro avv. Guido, Napoli — Goio Mario R., Valparaiso — Montevecchi Tommaso, Castelbolognese — Panichi prof. Rodolfo, Firenze — Raffo Riccardo, Tacna — Spada Michele Roberto, Spinazzola — Spagnoli Sigismondo, Assisi — Tosini Omero, Bologna — Zorzoli ing. Marcello, Novara.

TOTALE N. 1600.

VELOCIPEDI — CONTRAVVENZIONI — IMPROCEDIBILITA' DELL'AZIONE PENALE.

L'azione penale è improcedibile quando è promossa in base ad un verbale non redatto coll'osservanza di tutte le formalità indicate dall'art. 29 *del Regolamento* 22 *aprile* 1906, N. 138, *e cioè in contraddittorio dei contravventori, e da essi controfirmato, o quanto meno, in caso di rifiuto o di impossibilità, firmato da due testimoni, colla menzione delle ragioni per cui il contravventore stesso non ha firmato il verbale.*

Sentenza 9 ottobre 1909, del signor Pretore di Busto Arsizio, Giudice avv. Carlo Boneschi nella causa penale contro il rag. Elia Ferrario ed Ottavio Mel di Gallarate, difesi dall'avv. Renato Piceni, consulente legale del Touring, imputati della contravvenzione agli articoli 1, 2, 4 della legge sui velocipedi 10 dicembre 1905, N. 582, ed art. 3 del relativo Regolamento, per avere il 15 maggio transitato in Gorla Maggiore con bicicletta sfornita di contrassegno, e del delitto previsto dagli articoli 63 e 195 Codice Penale per avere in detto giorno e luogo offeso e minacciato il vigile urbano Fava Francesco, in sua presenza ed a causa delle sue funzioni colle parole: « lei è un meschino, non sa fare il suo dovere: oggi è una guardia, domani potrà diventare uno spazzino comunale ».

In esito all'odierno dibattimento svoltosi in contraddittorio cogli imputati assistiti dal loro difensore, che ebbe primo ed ultimo la parola, sentito nelle varie conclusioni il P. M. sulle eccezioni pregiudiziali di rito e di merito, sollevate dalla difesa.

Ritenuto che è emerso all'odierno giudizio come il Ferrario ed il Mel avevano il 15 maggio a. c. percorso breve tratto del suolo pubblico in Gorla Maggiore, con bicicletta sfornita di bollo, del quale però erano entrambi muniti, che fermatisi il Ferrario ed il Mel ed entrati in un'osteria per esibire in vendita vino (essendo entrambi viaggiatori di vini) furono raggiunti dalla guardia che constatò la contravvenzione al solo Ferrario. Parve a questi, che mostrò subito la targa comprovante il pagamento della tassa che la contravvenzione non sussistesse, e resistette agli inviti dell'agente di declinare le generalità, giustificando di aver levato la targa per la necessità di dover entrare nei varî negozi e per evitare che gli venisse rubata.

L'agente impazientito usò modi un po' bruschi; per il che il Ferrario, si lasciò sfuggire queste parole:

di che se Lei oggi è guardia, domani potrà es- uno spazzino ». Intervenne in difesa dell'a- il Mel, al quale la guardia rivolse le seguenti le: « Taccia Lei, altrimenti faccio la contrav- ione anche a Lei »; al che il Mel avrebbe ri- to: « ma Lei è un meschino ». Di qui la de- ia per le contravvenzioni e per oltraggio e mi- ie a carico dei prevenuti. E' pure assodato nche il Mel era fornito di targa, che non aveva icata alla macchina per le stesse ragioni addotte Ferrario.

difesa eccepì la improcedibilità dell'azione pe- per ciò che riflette le contravvenzioni per non e il verbale stato redatto nelle forme volute art. 29 del Regolamento. Sembra al Pretore tale eccezione debba essere accolta. Stabilisce ti l'art. 29 del Regolamento 22 aprile 1906, 38 che gli ufficiali e gli agenti incaricati della anza e dell'accertamento delle contravvenzioni legge 10 dicembre 1905, N. 582, redigono i ver- di contravvenzione in contradditorio dei con- ventori e con l'intervento di due testimoni do i contravventori stessi non acconsentano nare i verbali o non sappiano firmarli perchè abeti. Se è impossibile trovare testimoni, si nno di questa circostanza sul verbale di con- enzione, che firmato dal solo agente, è valido icace ad ogni effetto di legge. Nel caso in esame venne richiesto l'intervento di testi e nemmeno e fatto cenno della ricerca degli stessi e di ssibilità di trovarne. Trattasi evidentemente rmalità, il difetto della quale ostacola il corso zione penale. Giova infatti rilevare che si in materia di esazione di tassa, ed i verbali ntravvenzione devono essere trasmessi all'In- nza di Finanza, potendo il contravventore far re il corso dell'azione col chiedere che sulla avvenzione si pronunzi l'autorità amministra- (art. 36 e 37 del Regolamento). E' chiaro che è l'autorità amministrativa si pronunzi, il ver- deve essere redatto in modo da dare garanzia rietà e di verità sui fatti narrati, ed è per ciò i sono imposte le formalità suddette, che sono essenziali, ed il cui difetto rende impossibile una pronuncia dell'autorità amministrativa e quindi improcedibile l'azione penale.

Quanto all'imputazione di oltraggi con minaccie, è notato come sia sorto un vivace diverbio nel quale anche la guardia perdette la sua calma, e le parole pronunciate dai prevenuti non sono punto di minaccia, e non sarebbero nemmeno di tale gravità da costituire senz'altro l'oltraggio. Dette espressioni potrebbero essere ritenute senz'altro oltraggiose, quando fossero state pronunciate con animo pacato e coll'evidente intenzione di offendere; ciò che nella specie non venne provato in modo tranquillante, rimanendo il dubbio che possa trattarsi di una reazione. Si impone quindi l'assoluzione per non provata reità.

P. Q. M. Visto gli articoli 342, 343 e 344 Codice procedura penale il pretore giudica non far luogo a procedimento a carico di Ferrario Elia e Mel Ottavio quanto alla contravvenzione prevista dagli articoli 1, 2, 4 della legge sui velocipedi 1 dicembre 1905, N. 582, per essere improcedibile l'azione penale. Assolversi gli stessi quanto all'imputazione d'oltraggio per non provata reità.

Nota. — Ringraziamenti al nostro consulente legale avv. Piceni che ci trasmise copia della sentenza. Essa ha per noi la massima importanza e sarebbe desiderabile che il principio affermato dall'Egregio Pretore di Busto Arsizio fosse accettato da tutti i magistrati, poichè non è lecito che l'agente possa e debba liberamente violare le disposizioni processuali di un regolamento, del quale esso agente sostiene l'inosservanza da parte dell'imputato.

Tramvie, Filovie, Linee automobilistiche.

— Venne iniziato il servizio automobilistico Vievola-Nizza (86 chilometri).

— Verranno presto cominciati i lavori pel nuovo ponte di Canareggio in provincia di Rovigo.

— Venne approvato il progetto della Tramvia ncarolo-Villa di Teolo in provincia di Padova.

— Si è costituito un Comitato per la costru-ne della filovia Alba-Barolo.

— Venne inaugurata la linea tramviaria da Fi-ize-Badia a Ripoli Grassina.

— Vennero inaugurate le linee automobilistiche nghirano-Tizzano, Langhirano-Corniglio, Langhi-io-Monchio.

— Venne inaugurato il servizio automobilistico ceo-Miro-Borgonasca.

Strade ordinarie.

— Si lamentano le pessime condizioni delle strade alcuni comuni del Bresciano.

— Venne inaugurata la strada da Castel San ccolò a Montemignaio.

— Verrà rettificata la provinciale da Faenza-Mo-liana presso Cà di Livuano.

— La viabilità delle strade comunali in provincia Ravenna è in condizioni deplorevoli.

— Nel prossimo venturo anno verranno iniziati avori per la strada Maccagno-Pino-Confine.

— La strada Biella-Ochieppo è impraticabile.

— Venne concesso dal Governo un sussidio a nigo per riparare le proprie strade.

— Il progetto per la strada d'accesso alla sta-ne di Cittiglio venne approvato.

— La provinciale Traiana che dalla stazione nduce a Segni città si trova in pessime condi-ni di viabilità.

— Le strade della città di Parma sono cattive to ogni rapporto.

— I ponti sulla Dora e sul rio di Salomia in val Susa, sono pericolanti.

Ferrovie.

— Si sta studiando un progetto di ferrovia funicolare che partendo da Maccagno e toccando Musignano, giungerebbe al lago d'Elio.

— E' in esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di una ferrovia Castelbolognese-Riolo.

PEI SOCI CHE SCRIVONO O RECLAMANO

I° Raccomandare sempre la corrispondenza contenente valori.

II. Non si accettano in pagamento francobolli esteri che non siano quelli internazionali.

III° Scrivere su tanti foglietti quanto sono gli argomenti da trattare.

IV° Oltre la firma e l'indirizzo indicare sempre numero di tessera.

V° Comunicando il cambio di domicilio unire sempre l'indirizzo stampato con cui si ricevono le pubblicazioni.

VI° L'amministrazione non può rispondere delle dispersioni o degli smarrimenti delle pubblicazioni periodiche, i quali avvengono per solito in causa dei frequenti cambi di residenza. Perciò è bene raccomandare le pubblicazioni mandando alla Sede l'importo **di Lire 1 annuo** (**Lire 2** se all'Estero).

VII° Per l'invio dei duplicati della *Rivista* è stabilito il prezzo di L. **0,40** per ogni fascicolo.

Le pubblicazioni gratuite ai Soci del 1910

LA RIVISTA. Un 'ascicolo al mese di 80 pagine circa riccamente illustrat e c ıtinuamente migliorato nel testo e nella ¿veste. (Spetta d mese d' inscrizione in avanti).

L'ANNUARIO GENERALE. L'edizione 1910 uscirà nei primi mesi del prossin anno. Essa costituirà una vera e propria encicl pedia d'utilità pratica, sia per viaggiare, che per consultazioni a scopo di studio.

LA CARTA D'ITALIA del T. C. I. al 250 000 — in 58 fogli. — Verranno distr buiti otto fogli, e secondo ogni probabilità saranno i s guenti: Ancona, Quadro d'unione, Bergamo, S. Severo, Susa, Gargano, Domodossola, Orbetell (Vedere in altra parte della « Rivista » lo stato di pubblicazione della Carta).

LE GUIDE REGIONALI ILLUSTRATE. Pubblicazioni turistico ferr viarie, stampate in veste lusso, su carta americana. — Guide pubblicate: nel 1908 Umbria e Puglie. (In corso di pu blicazione: Abruzzo e Sicilia).

I nuovi Soci riceveranno in più: La Guida delle strade di grande comunicazione (pa italiana — 3 volumi).

Tutte le suddette pubblicazioni avranno un valore commerciale riconosciuto di almeno Lire 2

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Agosto 1909.

SOCI VITALIZI (*)

BELLUNO, Sammartini dott. Giulio — **BORGO S. LORENZO,** Trentanove dott. Morando — **COMO,** Capiaghi dott. Carlo — **COSTANTINOPOLI,** Camera Italiana di Commercio — **GENOVA,** Corsanego Francesco — **HODEIDAH,** Fini Gustavo — **MADDALONI,** La Legione Allievi R. Guardie di Finanza — **MILANO,** Clerici rag. Gino; Rossini Antonio; Treves Marcello — **MONTEVIDEO,** Caviglia Bonaventura — **MORIVIONE,** Butti Egidio — **RIVAROLO CANAVESE,** Contessa di Malgra' — **ROSARIO,** Cattaneo Renato — **S. REMO,** Benza Costanzo; Sappia Gerolamo — **S. MARIA IN SALA,** Gentilomo Alberto — **TORINO,** Rey Guido — **VENEZIA,** Bas Walter Marie.

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Cresto Leonardo.
Casale Monferrato. — Tarano Evasio.
Cellamonte Monferrato. — Coppo not. Alfredo.
S. Marzanotto d'Asti. — Perotti Carlo.
Serravalle Scrivia. — Cavanna Edilio, Giacoboni Luigi, Prini Giacomo.
Ticineto. — Lupano Attilio.
Tortona. — Pozzoli geom. Angelo, Solarolo Amilcare.
ANCONA. — Albertini geom. Carlo, Binna Alessandro, Borghetti Ugo, Mereghi march. Adolfo, Paolucci Alberto.
Castelplanio. — Lorenzetti Luigi.
Chiaravalle. — Duca Ernesto.
Jesi. — Filonzi Telmo, Molinelli Elio.
Moie di Maiolati. — Filippucci Antenore.
Senigallia. — Calef Ciro.
AQUILA. — Setta Arminio, Setta Rinaldo.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia, Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Avezzano. — Amorosi arch. Gennaro.
Cittaducale. — Pitotti Nazzareno.
AREZZO. — Casini Giovanni.
Montevarchi. — Bruscalupi ing. Alberto.
Salutio. — Tondelli Amoroso.
ASCOLI PICENO. — *Comunanza.* Lardoni dott. Cesare, Pascali Ugo.
Fermo. — Rinaldelli Guido.
S. Benedetto del Tronto. — Donati Luigi, Fioravanti Dionisio.
BARI. — Re David Gaetano, Scianatico avv. Natale.
BELLUNO. — Dafforno Lorenzo, Norcen Giuseppe.
Sospirolo. — Brancaleone Giuseppe, Occhipinti Carmelo.
BENEVENTO. — *Castelfranco in Miscano.* — Riccio Saverio.
BERGAMO. — Masserini Angelo, Pagani Severo, Pedroni Rodolfo.
Albino. — Ceroni Luigi.
Carvico. — Pruneri ing. Eugenio.
Gandellino. — Andreoletti Giuseppe.
Martinengo. — Municipio.
BOLOGNA. — Bortignoni Gaetano, Cenacchi rag. Guido, Frigerio cap. Pietro, Minghetti Paolo, Rizzoli Gaetano, Sinigaglia prof. Carlo.
Baricella. — Magagni Aristodemo.
Galliera. — Bardasi Didino.
S. Pietro in Casale. — Bergami Ruggero, Stagni Giuseppe.
BRESCIA. — Benincore Giovanni, Merli Silvio, Olzi Luigi, Ponzoni Uberto, Spada Mario, Tonelli Fausto.
Barbariga. — Campioni Cirione, Ferrari Pascio.
Bienno. — Morandini Damiano.
Collebeato. — Belleri rag. Giuseppe, Bonora Pietro, Pedrini Francesco.
Irma. — Pedersoli don Isidoro.
[illegible]zinuovi. — Azzolini Cesare.
[illegible]nte S. Marco. — Schiannini Luigi.
[illegible]io di Tremosine. — Ivaldi Cesare.
CA[illegible]LIARI. — Pisano Ercole.
Aritzo. — Caocci Giuseppe, Poddighe Vittorio.
Bosa. — Fara Puggioni cav. Stefano.
Guamaggiore. — Dedoni Vincenzo.
Ierzu. — Migheli dott. Antonio.
Oristano. — Loffredo Giuseppe.
CAMPOBASSO. — *Carpinone.* — Tomasi Michele.
Forlì del Sannio. — Tonti avv. Eugenio.
Matrice. — Ciaccia Teodoro.
S. Pietro Avellàna. — Ciotoli Giuseppe.
Vastogirardi. — Scocchera Adolfo.
CASERTA. — *Alife.* — Masucci Leopoldo.
Arpino. — Pompei Antonio.
Maddaloni. — Setacci cav. ten. col. Teofilo.
Piedimonte d'Alife. — De Lellis dott. Ernesto.
Pignataro Maggiore. — Cerbo geom. Federico.
CATANIA. — *S. Venerina.* — Russi Carmelo N.
Zafferana Etna. — Romeo Nunzio.
CATANZARO. — Giambusso ing. Giuseppe, Pugliese ing. Francesco, Solimene ing. Guido.
Guardavalle. — Spedalieri Nicola.
Monteleone. — Arnone sottot. Emilio.
Pizzo. — Curcio not. Giorgio.
CHIETI. — Mattoli prof. Aristide, Palla Ugo.
Castelfrentano. — Covacini Raffaele.
COMO. — Coduri de Cartosio Carlo, Leoni Attilio.
Alzate. — Mauri Alfredo, Maur Felice.
Angera. — Forni Carlito.
Biandronno. — Della Chiesa Gian Angelo.
Caccivio. — PELLEGRINI ELSA.
Castelmarte. — Molteni Luigi.
Cernobbio. — Bassi Giuseppe.
Cittiglio. — Cartosi Giacomo.
Limido. — Lainati Giuseppe A.
Locate Varesino. — Castiglioni Italo.
Luino. — Congedo Luigi.
Mombello — Deambroggi Giacomo.
Ponte Tresa. — Provini Rocco.
Robbiate. — Fumagalli nob. Antonio.
Schignagno. — Peduzzi Teodoro A.
Varese. — Pontiggia Leopoldo.
Viggiù. — Argenti Antonio.
COSENZA. — Aragona Gennaro, Ciparrone Giovanni, De Luca avv. Francesco, Fiorini avv. Ettore.
Cariati. — Grandinetti Gaetano.
Paola. — Cilento Rodolfo.
Rossano. — Amarelli bar. Nicola.
S. Marco Argentano. — Altomonte cav. Biagio, Archesi dott. Luigi, Attanasio Ferdinando, Cipolla Francesco, De Pasquale avv. Emidio, Giovane Emilio, Lancellotti Edoardo, La Regina Bernardo, Spinelli Giuseppe, Tarantini ing. agr. Francesco.

CREMONA. — Larice Carlo.
Annicco. — Fusari Carlo.
Crema. — Carioni Angelo.
Paderno. — Bossi dott. Carlo.
Piadena. — Girelli Giovanni, Grasselli dott. Leopoldo.
Pieve S. Giacomo. — Soldi Angelo, Mainardi Anacleto.
Torre Picenardi. — Gerevini Uberto.
Trigolo. — Grassi Abele.
Vescovato. — Ferrari Rino.
CUNEO. — Bettozzi geom. Asclepio, Cuniberti geom. Vincenzo.
Borgo S. Dalmazzo. — Dutto Felice.
Bra. — Bonamico Francesco.
Ceva. — Sozzana Giuseppe.
Frabosa Soprana. — Deninotti Francesco.
La Morra. — Borgogno dott. Tommaso.
Madonna dell'Olmo. — Summino Giuliano.
Murazzano. — Alliani Francesco.
Saluzzo. — Conte Vittorio.
Tenda. — Lauteri Antonino.
FERRARA. — *Casumaro.* — Guzzinati Alfredo.
Portomaggiore. — Fabbri Aldo.
FIRENZE. — Alamanni Renato, Bergamini prof. cav. Francesco, Bertolotto ing. Paolo, Bessi Gino, Bossone Felice, De Cavoet André, Galli Cesare, Giacomelli Tomaso, Graham Cleather, Magenta Pierino, Maneschi dott. Marino, Mazza Alfredo, Paoletti Perini Gastone, Parry Hugh Evans, Petulli Augusto, RUCELLAI contessa LYSIANA, Sciolli Angelo, Vermelwen Augusto.
Castrocaro. — Conti Raniero.
Certaldo. — Novi Dario.
Fiesole. — Sabatini ing. Rodolfo.
Figline Valdarno. — Dell'Imperatore Ezio.
Montespertoli. — Viviani don Vincenzo.
Pistoia. — Calosci Alberto.
Pontassieve. — Capanni Giuseppe, Fonseca cav. Michelangelo.
Ronta. — Andreani dott. Alberto.
S. Miniato. — Bachi Agostino, Elmi Egisto.
S. Sofia. — Almerigi dott. P. Luigi.
Sesto Fiorentino. — Ranocchia Ugo.
Settignano. — BERENSON MARY.
FOGGIA. — Radogna Alfonso.
Isole Tremiti. — Jengo march. ten. Luigi.
Lucera. — Cavalli avv. Raffaele, De Peppo avv. Alfonso, Fortunati avv. Alessandro.
S. Giovanni Rotondo. — Giuliani avv. Giovanni.
San Severo. — Fraccacreta avv. Alfredo.
FORLI'. — Grossi C. Cesare.
Cusercoli. — Bissi Celso.
Meldola. — Biagini geom. Ricciotti.
S. Arcangelo. — Battistini Giovanni.
Sogliano al Rubicone. — Quartaroli Ugo.
GENOVA. — Aste Ugo, Bodoano Luigi, Brolis dott. Nicola, Bruno Eugenio, Bruzzo G. B. Serafino, Caminada Ercole, Caminada Placido, Costa Mario Raffaele, Dellepiane Francesco, Gallo Guglielmo, Gavarone Giovanni, Gazzale Leopoldo di Leopoldo, Genta prof. dott. cav. Silvio, Lago maggiore Alberto, Mascardi Giovanni, Massa Giuseppe, Mazzola Carlo Attilio, Paoletti dott. Luigi, Pedemonte Luigi, Poggi Giuseppe Alfredo, Risso Pasquale, Rossi Franco, TRONCANA ELISA, Valle avv. Cesare Domenico.
Bolzaneto. — Caroggio Vincenzo.
Chiavari. — Società Anonima « Fiumana Bella ».
Garlenda. — Montina G. B.
Levanto. — Zoppi ing. Enrico.
Nervi. — Re don G. B.
Rapallo. — Caboara sac. G. B., Prato Giuseppe.
Recco. — Porta Cav. Annibale.
S. Desiderio di Apparizione. — Pozzi Francesco.
Sarzana. — Magni Griffi avv. Giulio.
Savona. — Lavagna Pietro, Rosso Umberto.
Soglio. — Soracco sac. Stefano.
Spezia. — Molinari Dario, Paganini Paolo.
Staglieno. — De Bernardi Luigi.
GROSSETO. — Municipio.
Casteldelpiano. — Nicolini dott. Giovanni.
Sorano. — Iacarelli Emilio.
LECCE. — *Martina Franca.* — Semeraro ing. Carmelo.
Taranto. — Circolo Studentestico « Mario Rapisardi ».
Taurisano. — Lopez y Royo avv. Alessandro, Pennetta Gaetano.
LIVORNO. — Cassuto dott. Leonardo, Kotzian Alberto, Kotzian Carlo, Kotzian Enrico, Liverani Giuseppe.
LUCCA. — *Bagni Montecatini.* — Amministrazione Nuove Terme di Montecatini.

Petroli d'Italia

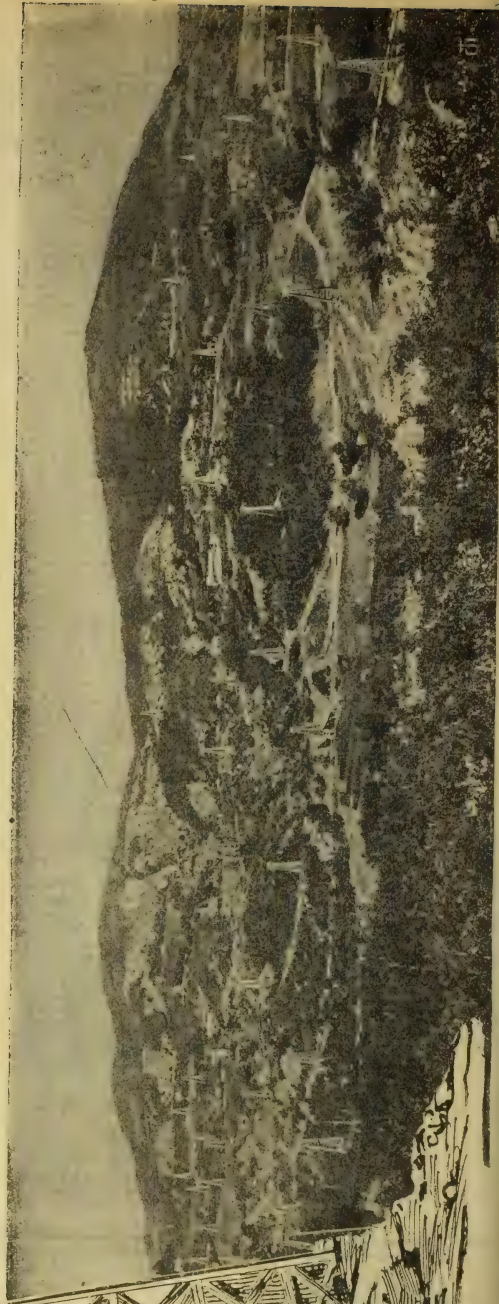
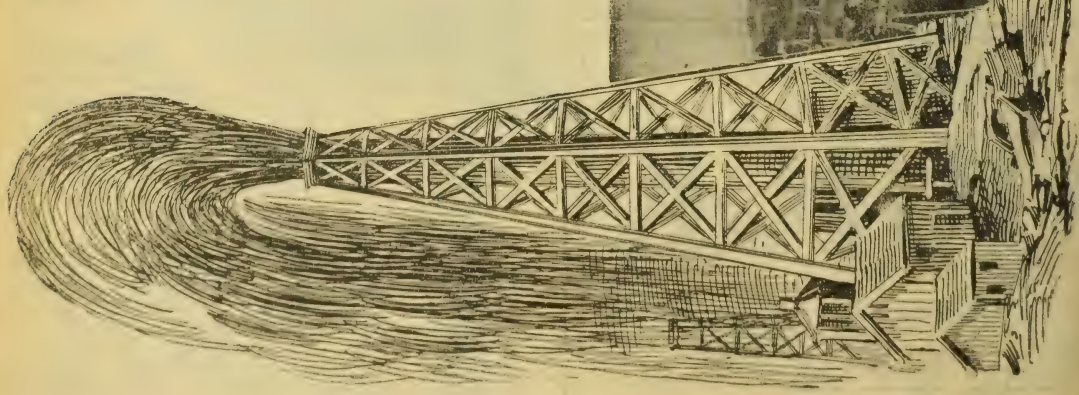
MILANO

Miniere Petrolifere proprie

Raffineria a Fiorenzuola d'Arda

Benzina speciale per Automobili

Marca "ITALIA"

Petrolio per illuminazione - Benzine industriali

Giannotti. — Club Cucirini, Cantoni Coats.
Ripa. — Corbellini Giovanni.
Seravezza. — Menchetti Mattia, Ricci Annibale.
MACERATA. — *Montecosaro.* — Torresi don Giovanni.
MANTOVA. — Borzaghini Pietro, Levi Aldo, Malagoni Andrea, Nobis Elia, Volpi Ghirardini ing. Giulio.
Asola. — Genevini Angelo.
Castelbelforte. — Bruschetti Giuseppe.
Castiglione Stiviere. — Lodrini Antonio.
Goito. — Tosi Uriele.
Porto Mantovano. — FERRARINI ADA.
Revere. — Municipio.
Roncoferraro. — Benedini Alessandro.
S. Giorgio. — Attolini Tullio.
MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Lina Cesare.
Piazza al Serchio. — Nobili-Spinetti Italo.
MESSINA. — Barbera Carlo, Carrara Achille, Cinti Guido, Fiorentino Eugenio, Tedesco Alessandro.
Mistretta. — Chiella ing. Pietro.
Villaggio Regina Elena. — Venuti ing. Gaetano.
MILANO. — Albersdorfer Alfredo, Biaggi Luciano, Bianchi Adelchi, Bianconi Natale, Bignami Domenico, Biraghi Carlo, Biraghi Giuseppe, Bosi Romeo, Bozzotti Zaccaria, Brusconi arch. Augusto, Bühler ing. Adolf, Camona Carlo, Canali Edoardo, Canziani Carlo, Chiorboli Efisio, CORBETTA ADA, Dedò Pietro, De Ponti Francesco, Dinale Giovanni, Erba Giovanni, Faber Lionel H., Favini dott. Vittorio, Franzini Gerolamo, Gaudet Marc, Gerosa Eligio, Giglioli Riccardo, Giovini Federico, Grignati Francesco, Legnani Mario, Lenzini Cesare, Macario Ottorino, Manusardi Carlo, Marinai Cesare, Martinelli Vittorio, Mosca Eugenio, Mozzoni Guido, Musso Enrico, Norsa Luigi Federico, Parazzoli ing. Gilberto, Penzo Romeo, Pezzolo Marco, Pinelli Emerico, Rolfo Mario, Rossi Domenico, Rosso Giovanni, Sala Antonio. Sala Gaetano, Sant'Ambrogio Adolfo, Soder Eugenio, Spanio Ernesto, Tadini Domenico, Tamagni Giuseppe, Tarchini Mario, Toniolo Aldo, Torriani rag. Alberto, Venini Giovanni, Vernazzi Cino.
Arese. — Gallazzi Marco.
Arluno. — Lombardi Adelfio, Rizzi Giovanni.
Balsamo. — Casati Francesco.
Bernareggio-Carnate. — Cattò Ferruccio.
Busto Arsizio. — Clerici Giovanni, Lualdi Felice fu Paolo.
Carate Brianza. — Municipio, Rossi Gino.
Carugate. — Brambilla Paolo.
Casirate Olona. — Albertini Alberto.
Lacchiarella. — Andenna geom. Giuseppe.
Legnano. — Speroni don Agostino.
Monza. — Barzaghi Francesco, Pelizza dott. Edmondo.
Quinto Romano. — Monti Luigi.
S. Fiorano. — Tarra ing. Giovanni.
S. Stefano al Corno. — Gusmani Giuseppe.
Sedriano. — Rovelli Giuseppe.
Vigentino. — Ravizza Antonio.
MODENA. — Aggazzotti cav. Geminiano, Finzi Gustavo, Magelli dott. Luigi, Verzini Luigi.
NAPOLI. — Alvarez de Toledo conte di Caltabellotta Ferdinando, Corsaro Tomaso, D'Alessandro Umberto, De Ruggiero avv. Alberto, Ferchland Ch. H., Gagliani rag. Guido, Livio Antonio, Magliulo ing. Roberto, Magnani ing. Ilo Tito, Montemurri avv. Giuseppe, Pittarelli dott. Ernesto, Sanfelice duca di S. Cipriano Fabio, Sénès Giusto.
Capri. — Seubel Philipp.
Pompei. — Stem Aurelio.
S. Giovanni a Teduccio. — Panzini Gino.
NOVARA. — Fornara prof. dott. cav. Vittorio, Gaggini Ettore, Guaglio Randolfo, Methier Emilio, Milani Emanuele, Ioli Carlo, Rabbia teol. Carlo, Zanconi Giovanni.
Arona. — Bertolotti Carlo,
Bognanco. — Pianezzi Giovanni, Tricerri dott. Mario.
Campiglia Cervo. — Boggero Arturo, Catella Angelo, Neggia Emilio.
Cerano. — Piccono Edoardo.
Coggiola. — Castello Ernesto.
Crusinallo. — Calderoni cav. Giuseppe, Nobili dott. Ferdinando.
Domodossola. — Allegra Ettore.
Donato. — Guardia Riva Costantino.
Graglia. — Brocchetto Lorenzo.
Grignasco. — Zanolini Giovanni.
Lesa. — Pacciarotti Antonio.
Meina. — Delsignore Celso.
Mezzana Mortigliengo. — Maccia Rodolfo.
Roasenda. — Del Mastro Giuseppe.
Valle S. Nicolao. — Delrosso Marcellino.
Varallo. Sesia. — Provinciali Francesco.
Varzo-Sempione. — Cavicchi Francesco.
Viverone. — Brun Fernand.
PADOVA. — Gajoppa Giuseppe.
Vigonza. — Scavazzon Giuseppe.
PALERMO. — Abramo Edoardo, Bagnasco cav. Salvatore, BAGNASCO LEHN ANNA, Bozzi Adelchi, Giannitrapani cap. Carlo, Melita cap. Alfredo, Pecoraro cap. Alfredo.
Castelbuono. — Torregrossa Vincenzo.
Collesano. — Minutella Mariano, Scelsi Benedetto, Schicchi Niccolò.
Lercara. — Giambaneo geom. Vito.

T. C. I. Garage prima categoria

AUTO-GARAGE MILAN

VED. I. OTTOLINI

12, Via Vivaio - **MILANO** - Telef. 17-39

Col 29 Settembre

è traslocato

nei nuovi locali appositamente costruiti

in Via Gustavo Modena

Angolo Piazza Fratelli Bandiera

Panonceau de l'A.C. de France

"LA LUMINOSA„

REGINA DELLE LASTRE FOTOGRAFICHE!

SERRAVALLE SCRIVIA

Le Lastre **SCHLEUSSNER**

le più raccomandabili per paesaggi e lo sport

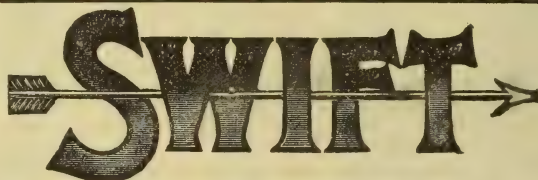
Listino à richiesta.

Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.

PIPE IN PANNOCCHIA DI GRANTURCO - L. 0,50 il pezzo.

TROTTOLE AMERICANE - L. UNA il pezzo.

A. RAIMONDI - S. Vicenzino, 4 - MILANO.

"The World's Best„

Cycles

THE SWIFT CYCLE COMPANY LTD. COVENTRY

È, per età, la più vecchia marca di cicli (fondata nel 1867).

È la più giovane per la novità e la bellezza di linee dei suoi modelli.

È la più reputata per la sua perfezione meccanica.

SWIFT

LA MACCHINA DEL TURISTA PRATICO.

DELLO SPORTMAN ELEGANTE.

Agente Generale per l'Italia con Deposito **MARIO BRUZZONE** - Corso Lodi, N. 15 - **MILANO**

Rappresentante per Milano. PIZZI AMATORE - Via Dante, 16

Visitate i nuovi Modelli 1909

DE DION-BOUTON

Meravigliosi di semplicità, eleganza, robustezza

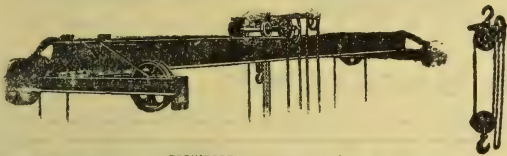
presso la

Società Anonima Garages E. NAGLIATI

FIRENZE - DE DION-BOUTON PALACE - Via Borgognissanti, 56

MILANO - DE DION-BOUTON PALACE - Via Montevideo N. 21

e nelle Agenzie di: TORINO - ROMA - NAPOLI - PALERMO - PADOVA - MODENA - PERUGIA

PARMA. — *Cortile S. Martino.* — Cordero Mario.
Sala Baganza. — Carli Enea.
Salsomaggiore. — Longoni Alessandro, Solari-Pollati prof. Augusto.
Traversetolo. — Formentini Cesare, Rossi dott. Emilio, Zanni Florindo.
PAVIA. — *Casteggio.* — GIULIETTI CARONES TERESA.
Torre Mangano. — Nava Giovanni.
Vigevano. — Cordone Giovanni.
PERUGIA. — Gonippo Sebastiano, Norsa Alfonso.
Assisi. — Taddei Carlo.
Orvieto. — Cialfi Federico.
Rieti. — Matricardi Carlo.
Spello. — Preziosi Filippo.
PESARO URBINO. — Mancini Celestino, Spalletti Mario.
Acqualagna. — Angelini Licinio, Bordoni Pietro.
Fano. — Fucci Tito.
Urbania. — Filippi dott. Alessandro.
PIACENZA. — Magnani Probo.
Bardi. — Gallani conte Torquato.
Castell'Arquato. — Panni Colombo.
PISA. — Milani dott. Pio, Mori Adriano, Veroli Giuseppe.
Cecina. — Jacopini Ugo.
Faltona. — Provost ing. Georges.
PORTO MAURIZIO. — Coppari Romualdo, Olivieri Quinto, Rebagliati Giuseppe.
Bordighera. — Guglielmi Antonio.
Grimaldi. — Rambaldi Federico.
Oneglia. — TRINCHERO ved. SPINELLI ANGELA.
San Remo. — Carasi Mario.
Ventimiglia. — Passera Jean.
POTENZA. — Colonnese rag. Rocco.
Atella. — Forgnone Pietro.
Chiaromonte. — De Nigris dott. Francesco, De Nigris Giosuè, Dolcetti dott. Giovanni, Micele avv. Antonio.
Viggiano. — Pacini Pietro.
RAVENNA. — Cagnoni Giovanni, Mazzolini Umberto, Pilastrini Guido, Scudelotti Enrico.
Castelbolognese. — Bargero dott. Amos, Biancini Italo, Biblioteca Scolastica, Borghi Felice, Brunelli dott. Umberto, Ferri ing. Marino, Piancastelli Antonio, Savelli Francesco, Tosi avv. Armando.
Faenza. — Fabbri Carlo, Fossa Paolo.
Mezzano. — Allegri Matteo, Venturi dott. Pericle.
S. Zaccaria. — Casadei Giuseppe.
REGGIO CALABRIA. — Cimino prof. Eugenio, De Stefano ing. Angelo, Melendez ing. Nicolò.
Anoia. — Fabiano Pasquale.
REGGIO EMILIA. — Malaspina Tosello march. F., Rebuzzi Luigi.
Correggio. — Fiamminghi Napoleone.
Fabbrico. — Municipio.
Villa S. Pellegrino. — Braglia Ferruccio.
ROMA. — Del Duca Giuseppe, De Mezzi Paolino, Ferrari cav. Guglielmo, Loeb Clifford Charles, LONIDA PRASSEDE, Marzano Luigi, Ricci rag. Luigi, Roisecco cap. Carlo, Santini Pier Mario, Saraceni Amedeo, Scalia Gino.
Acquapendente. — Cecchini Giuseppe.
Artena. — Civico Barone dott. Biagio.
Boville Ernica. — Bulgarini Giuseppe.
Monterotondo. — Geloso Peralta Giuseppe.
S. Vito Romano. — Felici Giuseppe.
ROVIGO. — Stefani prof. Francesco, Ubertone avv. Urbano.
Adria. — Mecenati dott. Ferrante.
Lendinara. — Petrobelli Giuseppe.
SALERNO. — Corrado Edoardo, Lorito ing. Domenico, Manke Giovanni.
Sicignano. — Peluso dott. Francesco.
Tortorella. — Rocco dott. Giuseppe.
SASSARI. — Baldini ten. Lamberto, Paolini dott. Vincenzo.
SIENA. — Vignali Ermindo.
Castellina in Chianti. — Modugno ing. Vito.
Chiusi. — Giulietti Lino.
Montepulciano. — Raposio Teofilo.
SONDRIO. — Polese dott. Eugenio, Praolini Camillo.
Tirano. — Benucci Camillo, Bignami Silvio.
TERAMO. — *Castelli.* — Notanni avv. Gaetano.
Corropoli. — Sclocchini dott. Croce.
Mutignano. — Lasciandare Giacomo.
Notaresco. — Triboletti geom. Aroldo.
TORINO. — Ardisson avv. Pietro, Bailo Stefano, Bellardi Lorenzo, CAVANDOLI VALENTINA, Cosentino Basilio, Cresta Francesco, Di Rorà march. Maurizio, Grande Giuseppe, Longo Aldo, Lora Paolo, Mantovani cap. Antonio, Mantovani Eugenio, Montalcini dott. Alessandro, Oliviero Filippo, Pavese Enrico, Perrone Ferdinando, Pozzo Luigi, Pugno

Società Anonima

SEDE IN ROMA
Via due Macelli, 66

STABIL. MILANO
Via Carroccio N. 3

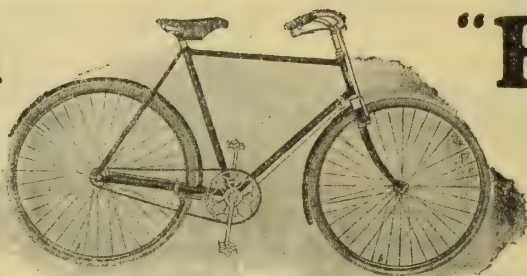
COPERTURE IMPERFORABILI per Cicli, Motocicli, ed Automobili

COPERTURE usuali a cerchietto ed a tallone. — CAMERE D'ARIA per Cicli e Motocicli.
CINGHIE "ATON,, per Trasmissioni. — GIUNZIONI "ATA,, per Cinghie.
ELMI DI PROTEZIONE per Pompieri e corpi armati. — Prodotti Brevettati nell'Unione.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1908 L. 15 067 969, 95
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITA' CIVILE
La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

Cicli "FOX,,

Le migliori biciclette da turismo

con Pneumatici "Pirelli,,

Società Anonima FABBRE & GAGLIARDI - Milano

OFFICINE E CANTIERI NAPOLETANI

G. & T. T. PATTISON

(Granili) NAPOLI (Granili)

COSTRUZIONE DI CANOTTI AUTOMOBILI A BENZINA E PETROLIO di qualunque forza e per qualsiasi uso

GARAGE PER AUTOMOBILI

Scali di alaggio per canotti automobili
RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE
Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

Premiato Stabilimento Artistico

UNIONE ZINCOGRAFI

Via Spontini, 5 - MILANO

Telefoni 71-08 e 21-81

FORNITORI DEL T.C.I., DELLO STATO
E DELLE PRIMARIE CASE EDITRICI

RAPPRESENTANZE: TORINO - GENOVA - FIRENZE
MODENA - COSTANTINOPOLI

D.R G. LANGBEIN & C.O

MILANO - Via Kramer, 32

Proprio Stabilimento a LIPSIA - SELLERHAUSEN (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ECC.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essiccamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

Ernesto, Razzano Tommaso, Sinleber Angelo, Tansini Annibale, Valle Carlo.
Carignano. — Società Ciclo-Sportiva Carignanese.
Ciriè. — Casalegno Giovanni, Colombatti Giuseppe.
Ivrea. — Garoglio avv. Raimondo.
Lanzo. — Castagno Pietro.
Rivalta di Torino. — Pigay geom. Emanuele.
S. Benigno. — Parigi Roberto.
S. Mauro Torinese. — Balbis conte Alfonso.
Villeneuve. — Petigat Pasquale.
TRAPANI. — De Arcayne cap. Francesco, Fontana Francesco.
TREVISO. — Fedrigolli Silvio.
Motta di Livenza. — Frattina dott. Francesco, Indri Roberto, Prosdocimo Domenico Vittorio, Saccardi Emilio, Scarpa Giovanni, Scarpa Giuseppe, Tramontin Giuseppe.
Vervesa. — Pastori Riccardo.
Ormelle. — De Anna Roberto.
Soligo. — Rigamonti Giovanni.
Vittorio. — Lucheschi nob. cav. Luigi.
UDINE. — Ballico Giuseppe, Ronco Gioachino, Ronco Giuseppe, Sandri Adauto.
Cividale. — Bellina Dino.
Comeglians. — Casanova Aurelio.
Celetto Umberto. — Feruglio-Tinin Antonio.
Gemona. — Larice Antonio.
Magredis di Povoletto. — Bigai dott. Domenico.
Manzano. — Club Ciclistico.
Moggio Udinese. — Filippi Roberto.
Palmanova. — Costantini dott. Carlo, Dell'Armi Camillo, Gastaldi cap. Cleto, Zatti ten. Pietro.
Premariacco. — Grillo geom. Vittore.
Rigolato. — Lepre Giov. B.
Tarcento. — Ceschia Ferdinando, De Monte Arturo.
Togliano. — Musoni Giovanni.
Zugliano. — Pozzo Vincenzo.
VENEZIA. — Beda Küngle, Hilber Alfred, Keller Hans, Levi Minzi Giacomo, Ruffini Filiberto, Spagni dott. Mario, Valier conte Alberto, Vallée don Giacomo, Vitelli prof. Eugenio.
Burano. — Tagliapietra Vittorio.
Cavarzere. — Bertolini avv. Giuseppe, Simon Antonio.
Liettoli di Campolongo Maggiore. — Danieli Ugo Giovanni.
Mirano Veneto. — Berengo ing. Carlo.
VERONA. — Boni Carlo, Dalla Torre Leone, Melan Napoleone, Pimpinella Antonio, Righetti ing. Riccardo, Scoppa Guido, Zago dott. Michelangelo.
Coriano Veronese. — Brena cav. Cirillo.
Somma Campagna. — Cagalli Giuseppe.
Villabartolomea. — Gasparini Dario.
VICENZA. — Marton Ugo.
Arzignano. — Vignati Ottaviano.
Carpanè. — Vettori Giov. Buono.
Lusiana. — Tescari Battista.
Maddalene. — Eccli Severino.
Marano. — Bottene Bortolo, Zanotelli Adriano.
Montecchio Maggiore. — Boschetti Ezio.
Noventa Vicentina. — Schio ing. Luigi.
Recoaro. — Trettenero Virgilio.
Thiene. — Niero dott. Antonio, Velo avv. Ernesto.
Velo d'Astico. — Largajolli Edoardo.
COLONIA ERITREA. — *Agordat.* — Longo dott. ten. Orazio.
Asmara. — Gerace Nunzio.
Barentù. — Campanile Salvatore, Pietropaolo Giuseppe.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Monfalcone.* — Cameroni rag. Gino, Di Bortoli Attilio.
TRENTINO. — *Castel Tesino.* — Tomaselli Antonio.
Rovereto. — Menotti Pietro.
Villa Lagarina. — Marzani Pierino.
PROVINCIE DIVERSE. — *Brück a. d. Mur.* — Calligaro Pietro.
Leoben. — Andreuti Algerio, Tren Giuseppe.
Pernegg a.-m. — Caneva Vittorio.
Salzburg. — Strausky Rudolfo Carlo.
Villach. — Gallizia Anselmo, Gallizia G. Batta.
Zeltweg. — Intilia Giuseppe.

Belgio.

Bruxelles. — Bigiarelli Giacomo.

Francia.

Annonay. — Morette avv. Alberte.
Neuilly sur Seine. — Weddell Albert.
Paris. — Fancon dott. Albert, Gavagnin Gino, Howland Louis M., Letocart Henri, Marchesi Louis, Peroni Primo.

Port Lesney. — Gagliardi Stefano.

Germania.

Alwensburg. — Druwe Ferdinand.
Berlino. — Fantoni Francesco.
Saarbrücken. — Von Miguel Walther.

Inghilterra.

Charlwood Huyton. — Boston H. G.

Russia.

Odessa. — Coubasch Serge, Gallian cav. Evaristo.
Pietroburgo. — Da Passano march. ing. Eugenio.

Svizzera.

CANTON TICINO. — *Biasca.* — Chiesa Giuseppe.
Bodio. — Laghi Armando.
Lugano. — Bosetti Enea, Molinari Luigi.
Mendrisio. — Beretta Giuseppe.
CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Bianchi rag. Carlo.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Boston. — Rust dott. Frank L. D.
Burlington. — Wells Henry.
Chicago. — Hunneman Edmund F.
New York. — HARRES WITT EMMA, Yon S. Costantino.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Buenos Ayres. — Ferrari Andrea, Gresti rag. Giuseppe, Pacciarini Vittorio, Vignolo Sylvio, Zaffaroni Pablo.
Eusenada. — Scaravaglio Eugenio.
La Plata. — Salvadori Angelo, Vasini Enrico.

Chili.

Llai-Llai. — Garbarino Giovanni, Giampasquini Cesare.
Los Andes. — Bonelli Domenico, Casarino Juan A., Circolo Italiano, Lanzarotti Giov. Battista.
S. Felipe. — Malfauti Pietro.
Santiago. — Costa Vittorio, Luca M. Bruno, Maquieira Rodimilio.
Tacna. — Bollo Gerolamo, Bollo Luigi, Camasio Ernesto, Cèspedes Carlo, Delucchi Enrico, Milos Niko, Pescetto Nicola, Pessino Pietro, Raffo Riccardo, Raiteri Alfredo, Torre Ernesto.
Talcahuano. — Maucci Manuel.
Valparaiso. — Lambruschini Alfredo, Lambruschini Nicolò, Zanzi Urbano.

Equatore.

Guayaquil. — Antonietti Stefano A., Crovari Emilio, Guinazzo Vittorio, Sambuceti Colombo.

Uruguay.

Montevideo. — Baldassini dott. Riccardo, Rosa dott. Guido.
S. Rosa del Cuareim. — Venti dott. Giuseppe.

ASIA.

Siria.

Beyrouth. — Dott. cav. Pasquinol[illegible]

Posizione dei Soci al 15 Ottobre 1909.

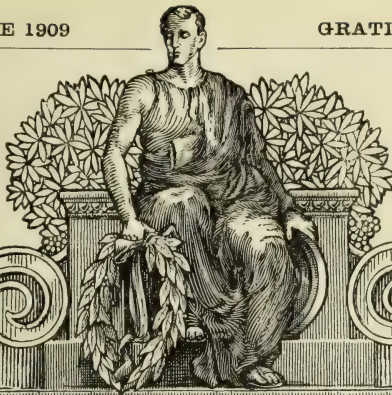
Soci annuali al 15 Settembre 1909	N.	73 730
Dimissionari, irreperibili, morosi, ecc.	»	119
	N.	73 611
Soci nuovi inscritti al 15 Ottobre 1909	»	622
Totale Soci annuali	N.	74 23[illegible]
Soci vitalizi al 31 dicembre 1908	N.	2 329
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 Ottobre 1909	»	576
	N.	2 90[illegible]
Totale Soci	N.	77 13[illegible]

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi

Stampata nella Tipografia CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO - Via Guicciardini, 5

ANNO XV
90.000 Copie
N. 12, DICEMBRE - 1909
RIVISTA MENSILE DEL
TOVRING
GRATIS
TOVRING CLVB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO
Pat
CORDIAL
CAMPARI

PISTOLA AUTOMATICA TASCABILE
"STEYR,,
Calibro 6,35
a 7 colpi
con
CANNA
a BASCULE
ed
EIETTORE
AUTOMATICO
Calibro 7,65
a 8 colpi
con
CANNA
a BASCULE
ed
EIETTORE
AUTOMATICO
STEYR
La caratteristica della *Pistola Automatica "STEYR,,* che la rende superiore a tutte le armi congeneri già in commercio, è quella d'essere costrutta ***con canna a bascule.*** Come nei fucili da caccia a retrocarica, la canna si può aprire col *semplice spostamento di una chiave.*
QUESTO VANTAGGIO IMPORTANTISSIMO
permette in qualunque momento *l'ispezione rapida della canna* onde accertarsi se questa *è carica o no, di espellere la cartuccia,* di osservare se la canna *sia in perfetta manutenzione,* ecc. L'apertura della canna si ottiene *automaticamente* e provoca nel contempo *l'espulsione automatica* della cartuccia non ancor sparata contenuta nella camera. In tal modo *l'ispezione, la pulizia* e lo *scaricamento dell'arma* si possono effettuare ***senza il minimo pericolo, con la massima facilità*** e quasi istantaneamente.
L'esplosione della cartuccia fa rinculare l'otturatore e nel tempo stesso espelle il bossolo sparato, arma nuovamente il percussore ed introduce una nuova cartuccia nella camera.
Le sette cartucce si possono quindi sparare *consecutivamente e rapidamente* premendo soltanto il grilletto. — Tutti i 26 pezzi che compongono l'arma *sono ricambiabili.*
Questa pistola non è soltanto una delle *più semplici* e delle *più leggere,* ma è altresì una delle ***più piccole, più pratiche e più sicure.***
La sua costruzione è accuratissima ed il suo aspetto molto elegante.
La *Pistola Automatica "STEYR,,* impiega cartucce caricate con polvere senza fumo e con palla ricoperta di maillechort.
PISTOLE E MUNIZIONI RELATIVE
IN VENDITA PRESSO TUTTI GLI ARMAIUOLI DEL REGNO
Rappresentanti esclusivi per l'Italia:
LÉON BEAUX & C.I
(SOCIETÀ FRANCO-ITALIANA)
MILANO
ESIGETE le cartucce speciali per Pistola "Steyr,, marca LÉON BEAUX & C.

ANNO XV - N. 12 DICEMBRE 1909 GRATIS AI SOCI DEL TOURING

TOURING CLUB ITALIANO

La "Rivista Mensile„ del 1910.

Crediamo opportuno — specialmente quest'anno — di risparmiare ai nostri lettori un disteso rendiconto di quanto venne fatto nei rapporti della nostra Rivista. *Poichè il contenuto di essa testimonia in modo abbastanza chiaro dell'opera nostra, ed i lettori non hanno che da scorrerne i dodici fascicoli onde si compone il volume del* 1909.

Noi ci eravamo impegnati a continuare ed a completare l'evoluzione progressiva iniziata colla riforma in principio dell'anno decorso, riparando man mano ai difetti di equilibrio e di omogeneità inevitabili agli inizi della trasformazione.

Abbiamo fatto ogni nostro possibile per rendere la nostra pubblicazione di facile, di attraente e d'istruttiva lettura, pur serbandole gelosamente l'impronta speciale della disciplina che è base alla multipla attività del Sodalizio nostro.

Abbiamo procurato nel tempo stesso di ampliare i limiti del nostro programma affinchè il Touring e la Rivista, *dovessero — invece di isolarsi in uno sterile e gretto particolarismo — accogliere e fissare, debitamente assimilati alla materia che ci interessa, il più gran numero di elementi di vita. E così fu che demmo maggior posto alla trattazione — fatta dal punto di vista turistico — di avvenimenti d'interesse generale.*

La Rivista *andò quindi assumendo quel caratteristico sapore d'attualità che è l'indispensabile requisito dei periodici i quali si propongano di vivere nel loro tempo.*

I lettori benevoli avranno inoltre notato come, per rendere ancor più snella e piacevole la nostra Rassegna, si sia procurato di trasformare la rubrica intitolata Rivista delle Riviste — *la quale, confinata in un'unica pagina di carattere minuto ed unito, senza alcuna illustrazione, poteva apparire insufficiente al fine per cui era stata creata — in una vera e propria rubrica illustrata di spoglio delle altre pubblicazioni, in modo da fornire ai soci un maggior numero di idee nuove e di interessanti dati di coltura generale.*

Imprescindibili esigenze tecniche derivanti sopratutto dal poco spazio che i mezzi ci consentono, non permisero fino ad ora che potessimo dare a questa parte della Rivista *una giusta proporzione e continuità di sviluppo. Il che ad ogni modo cureremo di fare nei numeri dell'annata che sta per schiudersi.*

Ad integrare in guisa efficace questo provvedimento ed a conferire maggiormente alla Rivista *un carattere di contemporaneità, di informazione e d'istruzione, abbiamo risolto di aggiungere al solito formato, otto pagine in più, da dedicare ad una esauriente e fresca raccolta di notizie, di consigli utili e pratici, di curiosità, di nozioni tecniche e scientifiche concisamente riferite.*

I soci così potranno riposarsi dalla lettura delle concettose e dotte trattazioni e degli articoli di lunga lena formanti ancora il volume delle 48 *pagine di carta americana, cercando nelle* 8 *pagine aggiunte ed entro la rubrica che più li interessa, sia il ragguaglio su qualunque fatto occorso nel periodo anteriore all'uscita del fascicolo ed attinente alla materia turistica, sia il suggerimento che risolve una perplessità, sia il particolare vario e curioso che arricchisce il patrimonio delle cognizioni. Se l'innovazione è apprezzabile essi potranno constatarlo dall'embrionale esperimento che abbiamo voluto anticipare in questo stesso numero e vorranno perdonarci se, avendo dovuto rubare spazio alle consuete trattazioni, la* Rivista *di Dicembre tradisce un carattere frammentario che non le è famigliare.*

In tal modo noi speriamo di aver colmato una lacuna importante e di poter offrire ai soci un tipo di Rivista *che soddisfi completamente i loro bisogni intellettuali ed insieme quegli intenti nostri che sono modesti com'è modesto il rapporto dei mezzi di cui disponiamo.*

Ben altre sarebbero le nostre aspirazioni. Ma è legge e sorte costante che ogni miglioramento non possa realizzarsi se non per gradi di successivi progressi. Progressi dei quali nutriamo vivissima fede e che non mancheranno se — come abbiamo buone ragioni di sperare — ci sarà continuato il consentimento e l'assistenza dei Soci.

Ai quali intanto auguriamo buon 1910.

LA DIREZIONE DELLA « RIVISTA ».

SOCI! Affrettate il pagamento della Quota 1910 - L. 6 (L. 8 per l'Estero)

Coloro che non verseranno la quota entro il 15 Gennaio 1910 avranno sospeso l'invio della Rivista e delle altre pubblicazioni gratuite pei soci del 1910 (Annuario, Carta d'Italia, Guide regionali illustrate) senza pregiudicare per questo il diritto nell'Amministrazione di rivalersi della quota coi mezzi che lo Statuto le conferisce.

Le Strenne del Touring per il 1910

La tassa sulle Biciclette ridotta a L. 6 — La tassa scalare sulle Automobili.

La riduzione della tassa sulle biciclette è un fatto compiuto.

Il recente voto del Parlamento italiano ha ridotto questo tributo a L. 6 e decretato il sistema scalare per quello relativo alle automobili. Queste sono le strenne che il Touring Club offre ai suoi associati ed al pubblico dei turisti.

Poichè — sia concesso ad un legittimo orgoglio nostro il dichiararlo — la riduzione della tassa sulle biciclette fu conquista e merito della nostra Istituzione. Se non fosse stato della grande Associazione che seppe raccogliere in sè e dar corpo e voce ed indirizzo pratico ed autorità ai bisogni di una moltitudine di contribuenti, il sospirato lenimento al tributo fiscale sul moto sarebbe ancora forse un pio desiderio.

La recente conquista ha anche un valore speciale per noi in quanto, oltre al rivelare la benemerenza del Touring, viene opportunamente ad illuminare ed a spiegare i criteri direttivi che informano il programma dell'opera sociale.

Ci venne mosso appunto di non avere pel ciclismo, al quale pur si legano le origini e la iniziale ragion d'essere del Sodalizio, quell'interessamento di cui avrebbe avuto diritto. E la critica si rivolgeva anche a questa *Rivista* che sembrava riservare alla teoria ed alla pratica del glorioso cavallo d'acciaio la parte della Cenerentola, per consacrare cure e spazio all'automobilismo prima ed all'aviazione poscia.

Mutarono i tempi e ciò che si dimostrava indispensabile una diecina d'anni or sono, oggi apparirebbe per lo meno superfluo.

Infatti la bicicletta da gran tempo ha cessato di essere un oggetto di semplice *sport* od uno strumento d'uso esclusivamente turistico. Pur rimanendo allo *sport* ed al turismo, essa si è generalizzata fino a diventare un mezzo di prima necessità, una cosa universale.

Un giorno — quando la diffidenza del pubblico, le violenze e le insidie del misoneismo campagnuolo, la incompleta e lenta evoluzione tecnica — rendevano necessaria un'opera diuturna di propagazione, di incoraggiamento, di tutela, di difesa, di consiglio e di insegnamento — il Touring per mezzo della *Rivista* non cessò mai dal divulgare eloquentemente i benefici dell'allora giovane macchina, dall'invocarne il rispetto, dal promuoverne il gusto, sia con gli scritti, sia coll'organizzare grandi convegni e gite che dessero agli intervenuti, insieme al piacere intrinseco della spedizione, il conforto d'una rassegna delle loro forze numeriche.

Non cessò mai dal porgere ai soci speciali trattazioni di competenti ov'erano esposti e venivano discussi tutti i ritrovati, le disposizioni ed i progressi meccanici del veicolo, dove trovava ospitalità ogni opinione o suggerimento.

Ma oggi — ripetiamo — le condizioni sono ben mutate. Perfino... i contadini si sono riconciliati con la bicicletta ed in massa l'adoperano, mentre d'altra parte, tanta è la perfezione raggiunta dai congegni, che nessun tecnico o costruttore ha ormai qualcosa di veramente utile e nuovo da far conoscere.

Questo in parte si potrebbe ripetere per l'automobile la quale, se non è per ragioni soltanto economiche, d'uso così generale come il ciclo, tuttavia ha raggiunto un completo assetto tecnico-costruttivo.

Però un ostacolo rimaneva ancora a limitare la libera esplicazione dei mezzi di turismo e della bicicletta in modo speciale: quello dei ceppi fiscali eccessivi e sproporzionati. E quì, come doveva, si ridusse e si concentrò la missione redentrice dell'Istituto nostro.

Fu una lotta vigile, paziente, instancabile, multiforme, di anni, di mesi, di giorni. Con memoriali, *referendum*, ricorsi, con indirizzi ai deputati, con frequenti udienze di Commissioni delegate presso i Ministri, ricordando, spronando, sollecitando, vincendo le apatie, piegando le riluttanze, distruggendo i preconcetti finanziari, non concedendo mai tregua alla tendenza tradizionale del procrastinare — il Touring giunse infine a vedere approvato il progetto di riduzione della tassa sulle biciclette.

L'ultimo impedimento all'attuarsi pieno ed intero degli immensi benefici individuali e collettivi della cavalcatura d'acciaio — è definitivamente rimosso. Il velocipede ha cessato in Italia di essere anche in minima proporzione, un privilegio, giacchè la modicità del prezzo ed il recente alleviamento fiscale, cominciano a renderla patrimonio comune.

Nondimeno non sarà a questo primo passo che si arresterà l'opera nostra. Se è vero — come noi ci ripromettiamo sicuramente — che la riduzione attuata darà frutti al pubblico ed esperienza ai legislatori, il Touring studierà l'opportunità ed i mezzi al conseguimento della completa abolizione di un gravame che, come ben disse un nostro socio, equivale ad una tassa applicata alle suole delle scarpe.

Anche l'automobile ha guadagnato dalla recente deliberazione parlamentare.

Lo scalo della tassa all'epoca dell'acquisto ha giovato non solo ai singoli, ma più ancora all'industria, la quale vedrà moltiplicate le eventualità della vendita. La proporzione dei tributi nel rapporto della potenzialità motrice, ha stabilito inoltre una norma lodevole di perequazione, riducendo i sacrifici delle borse più modeste.

La vittoria del Touring non poteva quindi essere più completa.

Ed è bene l'averlo rilevato per il compiacimento del dovere compiuto, del successo conseguito che è premio all'opera ed agli sforzi concordi del Consiglio, del Corpo Consolare, e di tutti i Soci e riprova lusinghiera dell'efficenza materiale e morale che nella vita del Paese esercita un grandioso organismo di 80 000 membri qual'è il Touring Club Italiano.

I Capo-consoli, i Consoli ed i Soci daranno prova di averne piena ed illuminata coscienza, non trascurando occasione di far valere e pregiare questo eminente titolo di valore e di stima dell'Ente nostro per procurargli nuovi aderenti, nuovi seguaci e militi della buona causa ed aumentare così, con la potenza, il numero ed il valore delle conquiste avvenire del T. C. I.

LA DIREZIONE GENERALE DEL T.

STAZIONI CLIMATICHE CISALPINE D'INVERNO.

Le stazioni climatiche invernali possono enir distinte in due grandi gruppi: quelle 'alta montagna e quelle di riviera, dando alla arola *riviera* un significato piuttosto ampio, omprendendovi cioè le spiagge del mare, le piagge dei laghi ed anche quelle località, le uali, essendo a piccola distanza dal mare, anno un clima in gran parte marino.

Le sempre crescenti facilitazioni di viaggio a qualche anno hanno fatto entrare nella climatologia medica anche i così detti *climi di eserto*; le stazioni principali di questa specie i trovano, come è noto, nell'Egitto.

Ma a queste stazioni naturalmente si ricorre olo in casi specialissimi, già pronti ad una inga assenza alla patria e d un sacrificio di danaro. nvece fra le tazioni di alta montagna fra le staioni di riiera molte ono quelle ccessibili ali italiani on poca spea di tempo di denaro; uindi son esse che posono interesare specialmente i miei ttori. Nel resente artiolo io dap rincipio passerò in rapia rivista la assificazione delle varie stazioni invernali a econda delle loro diverse indicazioni igieniche curative; poscia descriverò con qualche partiolare — sempre dal punto di vista dell'igiene imatica, s'intende — alcune fra le stazioni piche delle nostre riviere. In un prossimo rticolo parlerò invece in particolare delle staoni di alta montagna.

LAGO MAGGIORE - PALLANZA. (Fot. Brogi).

***

Le anomalie di temperamento, cui la cura imatica invernale s'applica più comunemente, ono quelle a base scrofolosa. Si tratta di inividui mal nutriti, con una tendenza spiccata la tumefazione delle glandole, dal colorito allido, esangui, dal torace poco sviluppato: er essi l'aria chiusa dei nostri ambienti invernali costituisce un pericolo costante. Essi doebbero adunque passare regolarmente da una azione estiva di montagna ad una stazione vernale o viceversa. Per quanto la *navette* ossa parere a prima vista noiosa, son già molti loro che la fanno ogni anno, con tutta presione. Le stazioni invernali più indicate sono lora quelle in cui l'aria libera, oltre che un'azione purificatrice, spiega un'azione eccitante. A tal proposito si mettono in serie le stazioni marine (Riviera Ligure, stazioni del Golfo di Napoli, Palermo, Ajaccio), le stazioni lacustri (Riviera di Salò e di Gardone, Cadenabbia, Pallanza, Lugano), le stazioni d'alta montagna. E si mettono in serie in gradazione perfetta: quanto più complesso il caso, quanto prevalenti le indicazioni curative sulle indicazioni semplicemente igieniche, quanto maggiore la necessità di circondare il malato di precauzioni, tanto più opportune riescono le stazioni invernali del primo gruppo; vengono poi in questione, pei casi meno gravi, laddove si chiede al clima un'azione piuttosto tonica e ricostituente che curativa, le stazioni del secondo e infine quelle del terzo gruppo.

Allorchè ci si trasporta coll'intiera famiglia in una stazione d'inverno, bisogna anche stare molto attenti al modo con cui reagiscono al nuovo ambiente i bambini. In generale la vita dei grandi alberghi di soggiorno invernale è per loro poco adatta: in contatto continuo con gli adulti, che a volta a volta se ne occupano troppo o troppo poco, assoggettati per lo più al regime della *table d'hôte*, che è troppo eccitante per i loro giovani stomachi, perdono spesso l'allegria e l'appetito. Altrettanto utile sarà invece per loro il soggiorno in un ambiente familiare, tranquillo. Nei paeselli della Riviera di Ponente esistono parecchie *pensioni*, tenute per la maggior parte da signore straniere; organizzate appunto per questo scopo, a base di assoluta assenza di convenzioni mondane, di regime assai semplice, vegetariano o quasi, e di vita continuamente all'aperto.

Le malattie acute interessano il capitolo di climatoterapia in discorso mediante lo stadio di convalescenza. Quelle fra esse, che han colpito gli organi della respirazione, della circolazione (pericardite), della digestione, hanno spesso una convalescenza lunga e noiosa: un clima salubre dotato di qualità toniche accorcia la convalescenza e difende contro le eventuali ricadute. Allorchè dunque cade nell'autunno la convalescenza di una bronchite o di un tifo o d'una peritonite, il trasporto del malato in una stazione invernale farà guadagnare molto tempo e molta tranquillità. Il clima può allora essere

Panorama di Lugano.

scelto abbastanza secco, quasi ventoso: l'azione eccitante sperata sarà anche maggiore, e vi sarà poco da temere che con essa si ecceda, trattandosi di organismi, che già le forze interne spingono verso la guarigione.

E' questo notoriamente il campo dei trionfi maggiori delle stazioni della Riviera Ligure (Rapallo, Santa Margherita, Nervi, Bordighera, San Remo), ma, beninteso, servono ottimamente all'uopo anche le altre stazioni sunnominate, purchè si tenga conto nei singoli casi delle particolarità del temperamento del convalescente. Così nel caso di un fanciullo convalescente di bronchite da morbillo, se esiste il timore che possa accadere il passaggio ad una forma tubercolare converrà andar molto prudenti e scegliere invece le stazioni meglio riparate della Riviera di Ponente, o quelle a clima più costante del Golfo di Napoli o della Sicilia.

Nè mi è possibile lasciar questo campo senza spendere qualche parola sulle indicazioni climatiche relative alle malattie bronchiali e polmonari lente. Dal non lontano giorno, in cui lo Jaccoud ebbe a dire che è possibile guarire la tisi polmonare col semplice mutamento di clima, tutta una scienza venne erigendosi per rispondere al problema in tutti i minimi particolari. La climatologia è oggigiorno in massima parte lo studio delle stazioni adatte a questa o a quella specie di malattie croniche delle vie respiratorie. Così i catarri e le infiammazioni della laringe domandano aria pura e calma: per essi non farebbero nulla o sarebbero nocive le stazioni di montagna, certi punti della Riviera piuttosto ventosi ed infestati da polveri calcari, come Nizza, bensì sono indicate le stazioni la cui atmosfera, oltrechè tiepida o calda, è costantemente più o meno umida; tali Pisa od Ajaccio. Si vuole fra l'altro diminuire un'espettorazione troppo abbondante, dipendente da una laringite cronica? Niente di meglio del clima di San Remo, più secco di quello di Pisa, meno secco di quello di Nizza. I catarri bronchiali hanno anche essi, come già accennai sopra, da scegliere ampiamente, sebbene prudentemente. Allorchè la tosse è stizzosa e l'espettorato scarso, convengono Venezia, Pisa, Ajaccio, Palermo, Arco; nel caso contrario Mentone o San Remo. Gli asmatici si troveranno bene in un'aria pura, un po' umida, un po' densa, quindi non

Nervi. (Fot. Giacomo Bersani)

nelle stazioni di montagna, ma in quelle lacuali: Pallanza, Cadenabbia, Salò, Gardone, Montreux, o nelle stazioni marittime: San Remo, Nervi, Pegli; o infine nelle insulari: Ajaccio, Palermo, Madera. E — per venire al punto più dibattuto della quistione — nei casi, in cui vi sono degli sputi sanguigni, molti scienziati consigliano senz'altro le stazioni di montagna: Saint Moritz, Davos, ecc.: esse avrebbero in tali casi un' azione quasi specifica, miracolosa. Ma benchè certe statistiche interpretate in un certo modo sembrino dar loro ragione, la questione è ancora dibattuta: pel momento le stazioni di montagna devono essere considerate piuttosto pericolose nelle affezioni tubercolari in pieno sviluppo.

Ma — e la voga acquistata in questi ultimi anni dalle cure sanatoriali in alta montagna (Davos, Arosa, Leysin) ne è la prova — la quistione non resta circoscritta soltanto ai casi in cui v' ha tendenza spiccata alle emorragie bronchiali, ma viene agitata a proposito della tubercolosi polmonare in genere. — Deve andare a San Moritz o a San Remo? — ecco davanti ad ogni malato di mal sottile la solita domanda. E' certo che in parecchi casi il medico risponde coraggiosamente: — A Saint Moritz. Ma gli splendidi risultati che può dare l'alta montagna, non devono farci dimenticare i molti pregi che conserva anche a tal proposito il nostro benedetto mezzogiorno.

LAGO DI GINEVRA. - PANORAMA DI MONTREUX

Certamente l'azione eccitante del clima d'alta montagna risveglia l'appetito od anzi lo fa giganteggiare, quindi rende più facile le cure ricostituenti a base d'un'ampia alimentazione. La presenza costante della neve impedisce il sollevarsi della polvere nell'aria, quindi i polmoni del malato non vanno incontro per questo lato ad alcuna causa d'irritazione. Infine in alcune stazioni di alta montagna le condizioni climatiche durante il pieno inverno son tali che il sole splende per molte ore della giornata in un cielo purissimo, donde un'azione, se non specifica contro i microbi, certo beneficamente stimolante per l'organismo del malato e ricreante per la psiche di esso. Vantaggi assai notevoli di cui il medico deve tenere stretto conto nel giudizio complessivo del valore terapeutico del clima d'alta montagna. Ma non è meno vero che le stazioni del mezzogiorno, allorchè siano scelte lontane dai grandi centri industriali e in località ben riparate dai venti (che sollevano alta la polvere delle strade) presentano, rispetto alla purezza dell'atmosfera, dei pregi non minori che le stazioni di alta montagna; mentre anche il clima marino ha in molti casi — se non sempre — sull'appetito quella stessa azione stimolante che ha l'aria di alta montagna. Infine, ai vantaggi che per due mesi circa dell'anno certe stazioni d'alta montagna presentano pel gran numero delle ore d'insolazione, è lecito a pro' delle stazioni del mezzogiorno contrapporre il vantaggio, costante durante tutto l'inverno, dell'assenza delle temperature rigide.

Ora, per tutti i casi in cui non è indicata strettamente la cura del riposo, il tepore dell'atmosfera permette assai meglio al malato quel moto moderato all'aperto, che è pure in questi casi tra i grandi coefficenti di cura fisica e morale. Si tratta insomma d'un problema che va studiato e risolto caso per caso con molta prudenza, in base, da un lato all'esame del malato, e dall'altro all'esame delle varie condizioni topografiche ed anche sociali delle stazioni in gara. Ad ogni modo io domando scusa ai lettori di essermi dilungato alquanto su questo argomento, in fondo tanto arido quanto lugubre. Ma la mia scusa è duplice. In primo luogo l'argomento è di molta attualità, pur troppo. In secondo luogo

LAGO DI COMO. - VARENNA.

PISA. LUNGARNO MEDICEO.

io ci tenevo a farvi toccar con mano quanto complicata e difficile sia la questione dei soggiorni d'inverno pei tubercolosi, questione che pure si era soliti poco tempo fa di sciogliere a tamburo battente. Ed ora poche parole ancora, per le altre malattie principali.

SANREMO. - PANORAMA DA POGGIO. (Fot. Brogi)

I malati di cuore tollerano male le temperature alte e il moto molto attivo. Invece il riposo o il moto moderato in un'aria molto fresca fanno loro molto bene. Essi non devono dunque scegliere come stazione d'inverno una regione meridionale molto calda. Ma, naturalmente, anche le stazioni d'alta montagna, dal clima eccessivamente stimolante, sono loro proibite. Essi dovranno dunque decidersi per le riviere, dove l'esercizio muscolare è possibile senza pericolo di dover dare ad esso il carattere sportivo dell'alpinismo.

Anche il grado di umidità è un elemento non indifferente: a seconda delle condizioni concomitanti del sistema nervoso o dell'apparecchio respiratorio, alcuni malati si troveranno meglio nelle arie più secche, come Mentone o Sorrento, altri nelle più umide, come Pisa o Montreux.

Coloro, che soffrono di disturbi digestivi e congestione di fegato, possono benissimo fare uso delle stazioni invernali di alta montagna, nelle quali le azioni climatiche eccitanti son maggiori. Ma allorchè alla congestione del fegato si aggiunge la tendenza all'apoplessia, le stazioni di altezza non convengono più. Bisogna allora accontentarsi delle stazioni tiepide di collina o lacustri, dove è ancora grande la possibilità delle passeggiate: Montreux, Lugano, Cadenabbia, Pallanza. Anche Pegli ed altri paeselli della Riviera possono servire purchè non esistano disturbi del sonno. Le stazioni un po' umide, come Pisa, sono specialmente indicate quando havvi una stitichezza ostinata; nel caso contrario sono indicate le località a clima relativamente secco e caldo: San Remo, Catania. Le malattie renali croniche vogliono i climi *molto* caldi e *molto* secchi: Cannes meglio ancora di San Remo: il Cairo meglio ancora di Catania. In tali climi si trovano bene anche gli artritici e i gottosi.

Gli ammalati di nervi, quando non sia indicato il riposo mentale assoluto, possono venir mandati a Roma, a Napoli, in Sicilia, dove al l'azione tonica del clima sull'organismo si associa l'azione ricreante, che la ricchezza e la vivacità delle scene naturali hanno sulla psiche più o meno depressa. In generale i nevrastenici si trovan bene nelle stazioni del mezzogiorno: non bisogna però dimenticare che le stazioni marine molto esposte ai venti sono controindicate per coloro che soffrono d'insonnia. Anche le nevralgie non di rado migliorano assai nelle stazioni marine e in quelle lacuali molto riparate e molto calde; ma arrischiano invece di peggiorare in certe altre un po' umide e ventose, come sono quelle della Riviera di Ponente nel gennaio e nel febbraio allorchè vengono visitate dai venti di mezzogiorno, che si sono impregnati di umidità trapassando il mare.

Vengo ora alla descrizione, dal punto di vista climatico, di qualcuna delle più celebri stazioni invernali italiane. Ho scelto a questo scopo San Remo, Bordighera e Nervi perchè sono tre stazioni tipiche pel clima della Riviera Ligure, Pallanza perchè è una stazione tipica del clima dei laghi dell'Italia Superiore. Una tale descrizione, alquanto particolareggiata, fornirà al lettore un'idea dei dati topografici e meteorologici principali, sui quali si deve fondare la valutazione di una località dal punto di vista della climatoterapia.

D'altronde non mancherò di esporre, durante la descrizione di tali stazioni tipiche, i dati più interessanti di confronto colle altre stazioni consimili.

***

San Remo giace in una baia poco profonda che si stende per cinque chilometri circa dal Capo Nero, a ponente, al Capo Verde, a levante.

LA SPIAGGIA DI BORDIGHERA. (Fot. Brogi)

La baia si apre a pieno mezzogiorno. A mezzo circa della piccola baia sorge la città, che si arrampica coi quartieri vecchi su per la collina e si stende coi quartieri nuovi lungo la spiaggia. I quartieri vecchi sono costituiti sovratutto da stradicciuole strette e mal tenute e da case cadenti in rovina. Ma appena con una breve salita attraverso la città vecchia si è raggiunto sul sommo della collina il Santuario della Madonna della Costa, ci si trova circondati dal verde: dappertutto boschi di olivi e boschetti di aranci e di limoni, che rivestono la collina con un

manto profumato. Le due vallicelle, che chiudono la città, son chiuse a settentrione e ai due lati da colline più alte: le colline a settentrione si addossano alle Alpi Ligure che, invisibili da San Remo, s'innalzano tuttavia a 1200 o 1500 metri, costituendo un baluardo più che sufficiente contro i venti del nord. Le colline laterali che dividono le due vallicelle di San Remo, rispettivamente dalla valle di Taggia (a levante) e da quella di Bordighera (a ponente) provvedono una protezione quasi assoluta contro i venti di nord-ovest e di nord-est. Invece dai venti di est e di ovest San Remo è poco riparata. Il vento di est si fa sentire molto spesso, e può nei mesi di febbraio e di marzo dare delle vere burrasche, sì da diventar pericoloso pei malati con polmoni facilmente irritabili. Il vento di nord-ovest o *maestrale* non conta quasi per San Remo, dove soffia per qualche giorno soltanto, in novembre ed in marzo. I venti di mezzogiorno, che dovrebbero di regola portar le piogge, compaiono verso gli equinozii, ma sfortunatamente non abbastanza spesso da salvare la regione da siccità frequenti. — Le brezze di mare si levano violente durante la primavera soltanto, e possono allora disturbare le passeggiate sulla spiaggia. Nel resto dell'anno son miti e benevole.

La temperatura media è di 11 C. circa in dicembre e febbraio, di 9,5° C. in gennaio. La minima, durante qualche rara notte d'inverno, tocca il 3° o il 4° sotto zero. Dal gennaio all'aprile lo sbalzo di temperatura è di 5 o 6 gradi soltanto, poichè la media dell'aprile non supera i 15° C. Non manca quindi a San Remo quella uniformità di distribuzione del calore, per cui vanno celebri Cannes e Mentone e che — come ebbi a spiegare in un recente articolo (1) — è caratteristica dei climi marini. Quanto alle piogge, su 210 giorni (chè tanto dura la stagione, dall'ottobre all'aprile) non si hanno che trenta o quaranta giorni di pioggia, ed essi appartengono sovratutto ai mesi d'autunno e di primavera: dal principio di gennaio alla fine di febbraio si hanno tutt'al più otto o nove giorni piovosi: le piogge non durano più di qualche ora. I giorni di nebbia e di neve sono eccezionali.

Verso gli ultimi giorni di febbraio la baia di San Remo assomiglia ad un giardino. Le montagne sono coperte di querce, di betulle, di abeti, le colline di olivi, le valli d'aranceti e limoneti. E questi alberi forti e sempreverdi hanno attorno a sè un tappeto d'erbe e di fiori quale nessun altro paese della Riviera può offrire. Questa splendida vegetazione ha la sua causa in una condizione geologica che si riflette direttamente sulle condizioni igieniche della città.

(1) V. *Rivista del Touring Club*, giugno 1909.

Panorama di Sorrento.

I primi strati del terreno sono nettamente argillosi. Ne segue che le strade di San Remo e dei dintorni, ad eccezione della grande strada provinciale, non hanno polvere. I pascoli, non molto estesi ma fortissimi, permettono l'allevamento di un eccellente bestiame, sicchè anche il latte è buono e a buon mercato. San Remo è anche provvista di buona acqua potabile.

Dopo il cholera del 1837 San Remo non fu visitata da alcuna epidemia. La scrofolosi è endemica solo negli infimi strati della popolazione, dove pur soltanto si hanno dei casi isolati di tubercolosi: le pneumoniti e i reumatismi sono sconosciuti: le bronchiti sono lievi ma non infrequenti, a causa dell'assoluta assenza di precauzioni che gli abitanti hanno contro le poche intemperie. Da una statistica, che risale però all'anuo 1895, riporto il dato interessante, che su cento abitanti di San Remo sei raggiungono o superano gli ottant'anni, e ventidue (cifra veramente eccezionale) superano i 70 anni.

Il clima di San Remo è uniformemente caldo, piuttosto secco ed eccitante. Se Mentone, la *stazione rivale*, è anche meglio riparata dai venti dall'est, in San Remo il cielo è più spesso senza nuvole, l'umidità relativa è un po' più alta (il difetto di Mentone è appunto l'eccessiva siccità), il paesaggio è più ridente, la vegetazione più rigogliosa. L'acqua potabile è più fresca e meno *dura*, le strade meno polverose (Mentone e Nizza sono fabbricate su terreno calcare, terribile produttore di polvere). San Remo invita sopratutto alla vita all'aperto: e dicembre, gennaio e febbraio sono appunto i mesi in cui s'ha la quantità maggiore di giornate serene e senza vento: nei cinque mesi da novembre a marzo il Broeking ha contato solo 10 giorni, in cui i malati sono obbligati a star rinchiusi in casa.

Rispetto a questa, che è la massima delle stazioni della Riviera, valgono in massima, come accennai sopra, le stesse leggi di climatologia medica, che s'applicano alla Riviera stessa. L'aria della spiaggia è uniformemente calda, non troppo secca, abbastanza mossa, ma raramente in istato di burrasca. Quindi essa è indicata in qualità di eccitante per quegli individui, nei quali si tratta di ravvivare gli scambii organici, o d'affrettare il riassorbimento degli essudati infiammatorii (volgarmente detti *depositi*), o di limitare le secrezioni troppo abbondanti, o di arrestare i processi distruttivi ed ulcerativi. L'aumento degli scambii organici si fa sentire vantaggiosamente anche pei fanciulli affetti dalla scrofolosi torpida e dall'anemia da linfatismo. A San Remo guariscono facilmente anche i catarri bronchiali, i catarri gastrici, i catarri intestinali.

Invece gli ammalati di laringiti croniche in generale trovano il clima di San Remo troppo secco ed irritante; essi potranno sceglierlo solo se la malattia ha un carattere di lentezza estrema, ed anche allora dovranno evitare la vicinanza della spiaggia e i venti secchi della primavera; per essi la Riviera di Levante, coi suoi venti umidi, è in generale molto più adatta. Così pure il clima di San Remo, e in generale quello della Riviera di Ponente non è adatto per gli stadii avanzati della tisi con febbre e fenomeni di eccitazione. E devono evitare San Remo anche quei malati di nervi, che soffrono l'insonnia e son molto irritabili, come pure coloro che soffrono l'asma nervoso. Per coloro che soffrono di malattie renali croniche San Remo rappresenta una sostituzione possibile (ma appena possibile) delle stazioni d'Africa e di Sicilia.

ROMA. - IL PINCIO.

Bordighera, dalla penna di un romanziere di talento ebbe in dono d'un tratto quella celebrità mondiale, che ad altre stazioni climatiche non meno pregevoli la propaganda fatta dai medici sa acquistare solo in capo a parecchi decennii. Bordighera si protende nel mare sopra una lingua di terra, che il capo dello stesso nome protegge verso Oriente e nulla protegge verso Occidente. Ma verso Settentrione delle colline alte 200 o 300 metri danno un riparo sufficiente, e da mezzogiorno il mare porta la brezza, il sole, il tepore, fattori di salute.

La vecchia strada Aurelia o Romana, resa ora una strada modello, corre parallela alla strada provinciale, ma più a settentrione, cioè entro la terra; essa rappresenta quindi il punto più protetto, più igienico. Le condizioni climatiche sono quasi le stesse che a San Remo. E in generale Bordighera può sostituire San Remo per tutti coloro, per cui la vita brillante di una stazione mondana costituisce un elemento d'inquietudine o di soggezione.

NAPOLI. - MARINA DI MERGELLINA. (Fot. Brogi).

Nervi è una cittadina posta sulle falde del monte Fasce, che guarda a mezzogiorno. Il dorso del monte lo protegge contro il vento di nord-ovest, che qualche volta arriva fino alla Riviera di Levante, nella temuta forma del *mistral*, provenendo diritto dal golfo di Lione. Dietro al monte Fasce si innalzano due altri monti brulli, il monte Moro e il monte Croce. Verso Oriente s'eleva il riparo del monte Fino. Il terreno a mare scende ripidissimo, sicchè ben poche sono le passeggiate in pianura.

Ma dieci o venti metri circa sopra la spiaggia corre una strada. Essa un giorno segnava semplicemente il posto dove montavano le guardie e i doganieri. Eppure quella *Passeggiata alla marina* vale dal punto di vista igienico quanto e più della *Promenade des Anglais*. Infatti in nessuna altra stazione marina s'ha una simile opportunità d'inalare un'aria pregna degli effluvii salini del mare. Le correnti aeree che toccano Genova venendo dal Settentrione e costituiscono, com'è noto, uno degli svantaggi più gravi del clima della Superba, tostochè hanno oltrepassato di qualche chilometro la grande città verso levante, si sperdono nel mare e quindi hanno perduto quasi ogni influenza diretta sulla costiera. Perciò l'orlo di spiaggia, che corre da Quarto a Camogli e a Rapallo, e su cui stanno Quinto, Nervi, Sori, Santa Margherita, è ben protetto dal freddo: tutti i paeselli da me citati hanno lo stesso valore climatologico, sebbene le migliori condizioni sociali diano fra essi a Nervi una certa supremazia.

La temperatura media per questo tratto della Riviera di Levante durante la stagione s'aggira attorno ai 9° C.: i giorni di pioggia sono venticinque o ventisei, quindi molto più numerosi che a San Remo. In rivincita le oscillazioni del termometro vi sono minori che in ogni stazione della Riviera di Ponente. in rapporto colla minore insolazione: in molte giornate d'inverno la differenza fra le massime e le minime non sono maggiori di tre gradi!

Da questi dati risultano evidenti le caratteristiche climatiche di Nervi e degli altri paesetti succitati. Facendo ad esempio il confronto con Pegli, si riscontra che a Pegli le vie e i sentieri, che si svolgono in dolce declivio per la valle e pel monte, danno una maggior facilità di lunghe passeggiate. Nulla di tutto questo a Nervi, appollaiata sull'erta montagna, dove giova invece di starsene dolcemente seduti e vivere calmi e tranquilli. Ai malati, cui non è permesso far molto moto, Nervi presenta come eccellente consolazione i suoi splendidi giardini.

***

Pallanza costituisce una stazione di un valore eccezionale perchè il suo clima combina in sè tutti i caratteri del clima lacustre con tutti i caratteri del clima delle Prealpi.

PALERMO. - Panorama, dalla Villa Belmonte. (Fot. Brogi)

Cioè l'uniformità della temperatura, che è dovuta alla presenza del grande serbatoio di acqua formato dal lago, e il tepore dell'atmosfera, ch'è dovuto alla situazione a mezzogiorno, a ridosso della gran muraglia alpina, apportano al clima di Pallanza dei caratteri di mitezza, cui si compenetra l'elemento stimolante fornito dalla latitudine piuttosto settentrionale (rispetto, s'intende, alle altre stazioni climatiche italiane) e dalla vicinanza delle alte montagne con ampli campi di neve e di ghiaccio. Per queste regioni essa costituisce la stazione tipica pel clima dei grandi laghi dell'Italia Settentrionale. Nelle altre stazioni dello stesso gruppo i caratteri nettamente montani del clima sono meno spiccati di quelli lacustri e più precisamente il passaggio graduale verso il tipo massiccio alpestre più vicino, quello del Sempione). Infine una catena di monti alti ben duemila metri, quelli stessi che chiudono a mezzogiorno la valle Canobbina, circoscrive largamente e sicuramente la regione posta al nord di Pallanza, formando a questa un secondo baluardo. Ma verso mezzogiorno la spiaggia lunga due chilometri circa si svolge liberamente, anche d'inverno esposta al sole dalle prime ore del giorno sino a tarda ora nel pomeriggio. Il suolo, che è una mistura di sabbia e di schisti, asciuga rapidamente dopo gli acquazzoni, e due torrenti, il San Bernardino e il San Giovanni, procurano alle acque uno scolo facile e sicuro.

Le temperature naturalmente sono più basse di quelle della Riviera Ligure: esse danno una

CATANIA. - Il Porto, in vista dell'Etna. (Fot. Brogi).

puramente lacustre si può realizzare nella serie seguente: Lugano, Bellagio, Cadenabbia, Varenna, Salò, Gardone. In altri termini la Riviera del Benaco è quella il cui clima ha gli effetti più calmanti e meno tonici, la Riviera del Verbano è quella il cui clima ha gli effetti più vivaci e stimolanti: le Riviere degli altri due laghi tengono il mezzo. L'altro carattere essenziale del clima salubre, cioè la purezza dell'aria, non presenta differenza lungo l'intiera serie.

Pallanza è posta su una piccola lingua di terra, che si protende fra i tre bracci del lago, in faccia alle Isole Borromee. Il capo orientale della città, dove si trovano alcuni degli alberghi migliori, trova una protezione immediata nella collina della Castagnola, ch'è alta più di 100 metri ed occupa la punta della piccola penisola. Un piccolo avvallamento divide le falde settentrionali della collina della Castagnola dal Monte Rosso, alto 650 metri, riparo prezioso contro i venti di nord-ovest (che vengono dal

media, che s'aggira attorno ai tre gradi! Ma, grazie alla protezione quasi assoluta contro i venti di settentrione, le oscillazioni della temperatura sono minime, ed anche l'inverno i giorni piovosi sono pochissimi (16 o 17 nei tre mesi più freddi). È il vento di sud-est, ch'è un vento periodico locale e batte la cittadina in pieno, fortunatamente durante l'inverno non soffia violento, ma s'accentua solo nella primavera. L'umidità è minore che a Lugano e a Cadenabbia, quindi l'accentuarsi rispetto a queste stazioni dell'elemento stimolante del clima. Certo coloro, che voglion passare l'inverno a Pallanza, non devono dimenticare che un po' di pazienza e molta prudenza sono necessarie per superare felicemente i lati deboli di una temperatura piuttosto bassa, che però, distribuita uniformemente durante tutta la giornata e accompagnata da tanto splendore di sole, ha tutte le buone qualità dei burberi benefici.

Dott. ALESSANDRO CLERICI

BASILICA DI S. AMBROGIO.

PARTICOLARE DELL' AMBONE.

(Fot. Brogi).

SANT' AMBROGIO

Sommo ispiratore di visioni e di opere artistiche fu in ogni tempo il sentimento religioso. E tantomeno possiamo disconoscere al Cattolicismo il merito nobilissimo di aver suscitato in tutti i rami in cui si manifesta e fiorisce il culto del bello i grandi spiriti ed i sublimi capilavori. L'immenso patrimonio d'arte di cui va doviziosa ed altera la nostra Italia, che è in gran parte se non una magnifica glorificazione del pensiero e della fede cristiana? Possiamo noi, che riuniamo la doppia qualità d'italiani e di turisti, noi che ricerchiamo traverso le cento città di nostra terra, motivi d'ammirazione estetica ed alta educazione di documenti storici, disinteressarci dell'arte sacra, senza distruggere uno fra gli scopi più elevati della disciplina turistica?

Certo sopprimeremmo, segnatamente per le particolari risorse che offre agli osservatori il nostro Paese, una delle gioie più squisite ed intense del viaggiare, riducendolo all'orbita angusta d'un piacere (non di rado d'un disagio) d'ordine esclusivamente fisico.

Mi si consenta adunque — poichè una ricorrenza di questo mese cara alle memorie d'un popolo fra i più forti e civili della nuova e della vecchia Italia, me ne porge l'occasione — di segnalare ai nostri Soci un monumento che per la sua complessità di espressioni artistiche succedutesi in tanti secoli di vita cittadina e nazionale, può a giusto titolo essere definito una sintesi storica: intendo parlare della Basilica di S. Ambrogio.

S. Ambrogio! Ma questo nome non offre forse di per se stesso ai turisti giusta materia di rievocazione e di raffronti? Poichè S. Ambrogio prima e più ancora che alla tradizione chiesastica ed alla leggenda popolare, appartiene alla storia della grande città lombarda, intesse la trama delle sue generazioni, sostanzia ed individualizza l'intimo animo di sua gente anche nell'ora attuale.

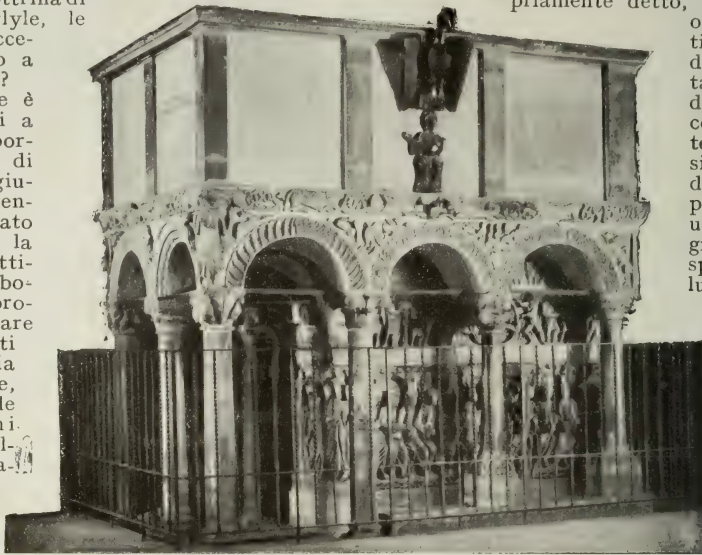
Il termine: « Milano » non è che un suono, e ci colpisce l'orecchio come una denominazione arbitraria della geografia al pari d'un qualunque nome o casato di persona, se non vogliamo fare lo sforzo di risalire alla significazione etimologica ed originaria della parola. Ma l'aggiunta di « ambrosiana » determina, completa, commenta e dipinge tanto il carattere della città, come l'indole degli abitanti: quell'indole particolare ed unica che, nonostante l'assorbente gurgite dell'immigrazione, sopravvive, in atto ed in fama come la maschera morale d'una eterna commedia a soggetto: quell' indole bonacciona ed energica, battagliera e cordiale, attiva, generosa ed arguta che tanti in Italia ed all'estero ebbero campo di sperimentare e di apprezzare nei rappresentanti del popolo milanese.

Qualcuno che volesse sottilizzare, potrebbe osservarci che se l'aggettivo di « Ambrosiana » è rimasto alla patria del Duomo e del panettone quale compendio e designazione delle qualità — esso non può più serbare alcun legame logico col personaggio da cui venne derivato, per la semplice ragione... che S. Ambrogio era un oriundo romano e per soprammercato venuto al mondo in terra di Gallie e precisamente — come assicurano gli storici più reputati — nella città di Treviri.

E che, perciò? Cosa importa a noi se sia più facile dimostrare essere stata la casuale rivelazione d'una completa affinità tra le virtù dell'antico Prefetto romano e la personalità etnica dei milanesi a creare la grandezza di S. Am-

brogio o piuttosto la miracolosa forza di questi ad improntare di sè, con una anticipata applicazione della dottrina di Tommaso Carlyle, le generazioni succedutesi traverso a quindici secoli?

L'importante è che i milanesi a buon diritto portano il titolo di *ambrosiani* e giustamente se ne tengono, considerato che la fierezza, la intelligenza fattiva e lo spirito bonario di S. Ambrogio, quale appare dai suoi scritti e dalla memoria delle sue opere, si ritrovano nelle manifestazioni individuali e collettive dei milanesi d'ogni epoca non esclusa quella odierna e che la parola *ambrosiano,* per quanto trascurata dalla massima parte dei *Baedeker*, ha un valore informativo singolare per ogni turista. E dato che questo non basti a legittimare la ragione del presente articolo in una Rivista di turismo, altro, mi permetterò di aggiungere che S. Ambrogio non è estraneo nemmeno al turismo propriamente detto, quello reale che, ognuno di noi pratica e vive fuori d'ogni finzione metaforica, con grande vantaggio del corpo e della mente. Fu egli, se ben si guarda, e come del resto la più parte dei grandi uomini cui il bisogno d'azione suol spingere sovente di luogo in luogo, un viaggiatore tanto per la quantità e l'entità dei viaggi occorsigli ed imposti a lui dalle circostanze della sua vita, quanto per convinzione di mente e naturale inclinazione di spirito.

Basterebbero a giustificare il mio asserto i viaggi compiuti, lui fanciullo da Treviri a Roma, da Roma a Milano in età più virile, e poscia in Liguria ed in Emilia, dove recavasi per le sue funzioni di Prefetto consolare, ed in Gallia ancora per il

MILANO. - BASILICA DI S. AMBROGIO. AMBONE E SARCOFAGO CRISTIANO DEL VI SECOLO. (Fot. Brogi).

MILANO. - ATRIO DELLA CHIESA DI S. AMBROGIO. (Fot. Brogi).

MILANO. - Interno della Chiesa di S. Ambrogio. (Fot. Brogi).

compimento d'un' alta e dolce missione di pace, e finalmente in molte regioni d'Italia ch'egli trovossi a percorrere esule volontario, quando uscì dalla sede episcopale per sottrarsi alle prepotenti imposizioni del tiranno Eugenio.

Ma tuttociò — voglio ammetterlo — non ha poi una eccessiva importanza pei fini che mi sono proposto, visto che poco o tanto i personaggi di qualche riguardo nella storia, hanno viaggiato, sia per irrequietudine dominatrice di temperamento, come per ferrea necessità di eventi.

Quello che sopratutto sottolinea la personalità turistica del gran vescovo e che mi decide a collocarlo nel calendario... dei nostri Santi, è il contenuto particolare della bizzarra avventura, la quale — massime nella tradizione popolare — assume maggior valore fra tutti i casi dell'esistenza di Sant'Ambrogio, come quella che influì in modo decisivo sulla sorte futura di lui e sui destini della Chiesa lombarda.

Tutti ricordano che Ambrogio, magistrato di Roma e tepido credente nell'Evangelo, tanto da non aver mai trovato, fino allora, nè il tempo nè la voglia di prendere il battesimo, venne, per uno di quei capricci del popolo che non si spiegano se non ammettendo una segreta virtù divinatrice dell'anima collettiva, eletto alla cattedra vescovile in sostituzione dell'ariano ed inviso Aussenzio.

Ripugnando alla logica ed alla modestia del prefetto imperiale di accettare una carica, per la quale sembravagli di mancare dei requisiti essenziali e della naturale inclinazione, egli — dopo aver escogitati ed invano messi in opera vari spedienti allo scopo di dimostrare la propria « incompetenza » ed indegnità agli elettori, risolse di sottrarsi all'onore ed all'onere del pastorale, fuggendo clandestinamente da Milano.

Difatti una bella sera, montato su di una mula, uscì pianamente e non visto da Porta Ticinese nell'intento di recarsi a Pavia e di rimanervi finchè nel popolo fossero sbolliti gli entusiasmi accesi in suo nome. Ma l'intento gli fallì perchè la bestia — cocciuta come tutti i suoi congeneri — volle ad ogni costo, per quanti incitamenti e nerbate il cavaliere le somministrasse, fare di suo capo ed arrivata a Corbetta, grosso borgo vicino al Naviglio, si rifiutò di seguire l'itinerario fissato, preferendo andarsene alla ventura. In tal modo Ambrogio, al mattino seguente, con grandissima sorpresa sua, si accorse, dopo lungo errare, d'esser tornato a Milano in cui rifaceva ingresso per Porta Romana.

Ed allora, o perchè paressegli quel fatto un chiaro suggerimento del cielo o per essere stato tenuto prigioniero dai cittadini che l'avevano riconosciuto, il fatto è che si rassegnò a diventare il capo della Chiesa milanese.

Non si può quindi negare l'influenza enorme che ebbe sull'orientamento dell'idea religiosa, sull'organizzazione ecclesiastica, e sulla funzione politica posteriore dell'episcopio lombardo questo incidente di modesto turismo. Turismo però del più genuino se si pon mente al significato etimologico della parola ultramoderna la quale designa in guisa non equivoca quei viaggi che

suppongono necessariamente un ritorno al punto di partenza.

Vero è che il caso non è di quelli che si ripetono. Tanto più nei tempi che corrono, in cui le mule sono alquanto scadute nel loro antico ufficio di cavalcature. Ma è vero ancora che il progresso della coscienza civica ha relegato inesorabilmente nelle nebbie del mito le epoche in cui gli uomini solevano cercare nella fuga uno scampo alla grave croce del potere.

Però io ho accennato ad un episodio di turismo involontario. Completerò affermando che nell'illustre Primate dell'originario clero lombardo, era sviluppato un senso squisito e consapevole del turismo. E lo dimostra il fatto ch'egli aveva preso abitudine — secondo quanto ne tramandarono i biografi — di abbandonare di tratto in tratto la città per ritirarsi in una casetta seminascosta in un bosco dei dintorni, ove passava il tempo a meditare, a pregare ed a scrivere, ascoltando le profonde voci della sacra natura.

L'abitazione ed il bosco scomparvero da secoli, ma rimane tuttora il ricordo legato alla località che viene chiamata *Sant' Ambrogio ad Nemus.* E poichè il latino non è linguaggio di facile uso comune, il popolo preferì voltare la denominazione in volgare meneghino, battezzando il punto — con una traduzione che se non è straordinariamente fedele, non difetta certo di sapore turistico — *Sant'Ambreus andemm.*

* * *

Ma è ora ch'io torni all'argomento da cui presi le mosse in principio di questo articolo. Intendo parlare della Basilica fondata dal Santo nel 379 dell'Era e che da lui prese e conserva oggi il nome.

Avevo detto che questo monumento è una sintesi di storia milanese. Aggiungerò che esso costituisce l'unico edificio, l'unico segno concreto che ci parli, con ordinata successione di evi, del glorioso passato. Poichè Milano in tutte le varie espressioni della sua intensa vita odierna sembra una città senza passato. La sua mobile ed ardente fisonomia appare tutta concentrata e tesa nello sforzo di afferrare ed impiegare l'attimo che palpita e fugge. Su dalle case, dalle vie, dalle piazze sembra svolgersi e salire un ansito rombante di lotta. Le memorie tacciono ove la febbre degli scopi immediati soverchia persino le preoccupazioni ed i sogni dell'avvenire. Si ergono bensì delle statue a ricordare uomini e fatti che furono; ma chi se ne accorge?

I milanesi le hanno messi lì non a richiamo e ad ammonimento, ma forse più per liberarsi da un debito che al passato li vincolava e poter quindi più liberamente abbandonarsi all'inebbriante travaglio del lavoro, dell'industria e del commercio, alla corsa frenetica a gara col tempo.

V'è il Duomo, è vero, che slancia nel cielo la selva delle sue alte braccia marmoree, non si sa se in un gesto umile di supplicazione o in un moto esultante e superbo di vittoria; v'è il Duomo che serba i lirici contorni dello spirito umanistico; ma questa Cattedrale pur nella mescolanza profonda degli stili, ha serbato una unità di ispirazione e di concetto che lo fa di tutte le età e che lo consacra anche a quella contemporanea. Il Duomo non è documento storico poichè è universale nel tempo. Esso resta nel cuore di Milano come la sublime e leggiadra proiezione materiale dell'atteggiamento psicologico ordinario alla collettività cittadina.

BASILICA DI S. AMBROGIO
PARTE SUPERIORE DEL CIBORIO DELL'ALTARE MAGGIORE. (Fot. Brogi).

V'è il Palazzo della Ragione, v'è una Loggia dei Mercanti che nobilmente adornano la piazza dello stesso nome; ma il contrasto stridente dei circostanti edifici e del brulicame mattutino dei sensali e dei trafficanti, distrugge brutalmente in essi ogni suggestione di memoria. Vi sono delle lapidi, dei fusti e dei capitelli di colonne, degli archi acuti o delle volte, o dei colonnini di finestre gotiche e lombarde; ma sono indizi dispersi della storia quasi vergognosi, sono voci naufraghe sopraffatte e sommerse nel gran turbine dell'oggi.

Però se volete rievocare Milano nei secoli di storia che precedettero il nostro, se desiderate veder sorgere dalle cose e vibrare e parlare e

vivere al nostro pensiero la teoria delle generazioni scomparse, se vi piace di godere la nota e l'incantesimo d'un Milano sconosciuto ai più, cido e chiaro a fare una passeggiata nella piazza di S. Ambrogio ed alla sua Basilica, in *quella là fuori di mano*, come Giusti a' suoi giorni

MUSEO CIVICO DI MILANO. — IL GONFALONE DI S. AMBROGIO. *(Fot. Ferrario).*

diverso dal Milano che tutti conoscono, ma più simile in ciò ad un gran numero di città italiane — dovete recarvi in un pomeriggio placantava e che, come tutte le località isolate dall'abitato più battuto dal ritmo convulso del flutto cittadino, mantiene un profumo irresi-

stibile delle lontane età che la plasmarono e di quelle successive che andarono sovrapponendovisi e delle quali essa conserva gli echi.

MILANO. - Basilica di S. Ambrogio. Ciborio dell'altare maggiore. Dettaglio.
(*Fot. Achille Ferrario*).

La piazza di S. Ambrogio è un angolo appartato e raccolto della Milano vecchia. Del vortice tumultuoso d'opere, di voci e di passi che involge la città moderna, qui non giunge che un brusìo attutito come un grido d'un altro mondo e di una altra età lontani. Quì tutto è pace e silenzio.

Dai palazzoni scuri e malinconici che circondano la vasta ed imponente spianata occhieggiando dai loro cortili inanellati di portici e verdi d'erbe e di muschi. la rievocazione del medioevo vapora perennemente. Nelle giornate brumose e nei foschi crepuscoli d'autunno e d'inverno per poco che si abbia l'abitudine di fantasticare vien fatto di raffigurarsi per quelle vie ed entro quei cortili cavalcate irte e lucenti di ferro ed ondeggianti di pennacchi e di vessilli.

Ma l'eloquenza dei ricordi e delle visioni parla sopratutto del Tempio, che traverso tanta onda di età fu il centro ove si raccolse e pulsò la vita interna ed estrinseca delle popolazioni.

Ogni secolo ha lasciata impressa su quei muri, in modo incancellabile, la sua orma.

Gli ultimi bagliori della romanità che si spegnevano nel misticismo della iniziata rivoluzione cristiana e nell'alluvione formidabile dei barbari, si rivelano ancora nelle vestigia marmoree dei ceppi infranti e dei capitelli corrosi; i residui della grandezza ellenica accennano dai contorni stecchiti degli ornati bizantini; il medioevo tetro, contemplativo e fanatico si inarca e signoreggia nella penombra delle ampie volte di stile lombardo, nei sarcofaghi, nel pallio aureo del cesellatore Wolvinio, nell'ingenuo grottesco delle statue e dei rilievi; il Rinascimento fiorisce e sorride dalle sciolte pitture quattrocentesche e dalla ariosa eleganza del portico Bramantino; le epoche posteriori — ahimè! — s'affermano specialmente nelle opere di restauro e di rifacimento.

MILANO. Basilica di S. Ambrogio. Particolare dell'ambone.
(*Fot. Brogi*).

E' nell'atrio spazioso che si radunava il popolo ad eleggere i suoi vescovi ed a deliberare circa la difesa delle patrie mura minacciate; entro quelle navate oscure e su quel pavimento il quale abbassandosi sotto il livello del suolo par ritenere un'immagine delle catacombe, le donne si inginocchiavano confortando il core tremante per il terrore delle imminenti orde barbariche con la melodia grave e soave degli inni ambrosiani. Ed è qui pure che si combatteva o si preparava la battaglia, quando le invasioni avevano insegnato a trasformare le case e le chiese in altrettanti propugnacoli; quando la fiera e potente ambizione dei vescovi guerrieri e la rinnovata consapevolezza delle corporazioni germinanti le glorie del Comune recavano a benedire il Carroccio e le armi plebee destinate ad umiliare l'oltracotanza degli imperatori germanici. Qui che si impegnarono e risolsero le più accanite contese fra

MILANO, - Basilica di S. Ambrogio. Capitello del portico.
(*Fot. Brogi*).

ariani ed ortodossi, fra abati e monaci, fra *nicolaiti* e *patarini*. Qui i *Magistri comacini*, gli artefici industri ed anonimi della cazzuola, dello scalpello e del cesello, viventi in comunione fraterna di preghiera e di sogni con gli interpreti dei libri sacri, esercitarono la mano ed il genio ai prossimi voli onde il Risorgimento doveva poi rendere immortale la fama artistica d'Italia e popolata di Bellezza la nostra terra. Qui ascese e maturò la prospera e magnifica libertà comunale, attingendo convinzione e forza dalle reminiscenze venerabili del Municipio latino ed entro queste mura si consolarono gli sdegni dei despotismi ducali, qui si attenuò l'orrore delle oscure tragedie domestiche insanguinanti i sogli dei Signori e si placarono i biechi rancori delle fazioni feroci e micidiali.

E finalmente è nella pace solenne della Basilica di S. Ambrogio che i milanesi, percossi da tutte le sciagure storiche e ridotti in schiavitù straniera, vennero a meditare la loro infelicità ed a rinfocolare le sante collere della riscossa e gli insegnamenti del grande ed indipendente passato.

Lo spazio mi proibisce di fare — com'io avrei desiderato — una compiuta rassegna storica ed artistica delle cose inestimabili, in questo edificio contenute; nè i limiti consentiti al presente articolo, nè gli scopi che mi sono prefisso mi consigliano di farne un nudo e pedestre catalogo ad uso dei nostri soci. Vi sono già le guide per questo ufficio e non mi pare di dover rubare loro il mestiere.

Solo ho creduto opportuno tracciare del celebre monumento una fugace impressione e richiamarlo al pensiero del turista come un lineamento recondito, ma essenziale della opulenta e civile metropoli lombarda, come uno di quei tratti fisionomici che in talune circostanze rischiarano e caratterizzano un volto al pari di una città, un animo al pari di una gente — e che dalla illustre vicenda trascorsa permettono di presagire e di auspicare le superbe realizzazioni avvenire.

SILIO CARPANI.

V. C. A.

Nell'ultima seduta del 30 settembre u. s. il Sottocomitato Nazionale V. C. A., riunitosi nelle persone dei signori rag. Barberis, gen. Chiarla, Cosenzia, comm. Vigoni, ing. Zanetti, cav. uff. Zaffaroni, (scusato il sen. Bettoni, presidente), ebbe comunicazione dell'esito dell'intervento dei Volontari Ciclisti alle Grandi Manovre.

Il Vice Presidente. cav. Zaffaroni, diede lettura della lettera 23 settembre 1909 del gen. Tarditi colla quale è comunicato al Sottocomitato Nazionale di Milano il plauso del Capo di Stato Maggiore per l'ottima prova data dai Volontari Ciclisti nell'occasione.

Il Sottocomitato Nazionale esprime il voto che per le future manifestazioni sia data la maggior possibilità di fare opera di propaganda presso i singoli Comitati Provinciali e Locali mediante un più congruo preavviso delle facilitazioni.

Il Sottocomitato procedette quindi al riconoscimento dei Comitati Provinciali di Treviso e di Ferrara.

Venne approvata la divisa deliberata dal Reparto di Udine.

Il Sottocomitato prese quindi atto della relazione circa l'attuale stato di organizzazione dei Comitati Provinciali e Locali V. C. A. da esso dipendenti. Delle 28 Provincie sottoposte alla giurisdizione del Sottocomitato Nazionale V. C. A. di Milano, 20 posseggono Comitati Provinciali regolarmente costituiti: per quattro sono imminenti le pratiche alla costituzione del Comitato Provinciale. Sarà quindi cura del Sottocomitato di provvedere entro i più brevi limiti alla costituzione della rappresentanza ufficiale del Corpo Nazionale V. C. A. nelle località più notevoli della zona ad esso sottoposta.

Il Sottocomitato Nazionale prese quindi atto delle comunicazioni del Vice-presidente Zaffaroni circa la sua intenzione di effettuare in varie riprese un viaggio d'ispezione nelle diverse località per le quali urge provvedere all'organizzazione dei V. C. A. confidando che con tale provvedimento si potrà in breve tempo raggiungere il desiderato esito.

UN'IMPORTANTE AVVERTENZA AI COMITATI PROVINCIALI E LOCALI V. C. A. — Il Sottocomitato Nazionale V. C. A. richiama vivamente all'attenzione dei singoli Comitati Provinciali e Locali l'esatta osservanza dell'articolo 70 del regolamento per la trasmissione al Sottocomitato Nazionale V. C. A. dei rapporti semestrali. Alcuni Comitati non hanno ancora comunicato il rapporto del primo semestre 1909, e imminente è pure la scadenza del termine per la comunicazione del rapporto del secondo semestre 1909. La Presidenza raccomanda quindi vivamente alle Presidenze dei varî Comitati perchè vogliano provvedere alla bisogna nel più breve limite di tempo possibile.

LA PROSSIMA PUBBLICAZIONE DELLA PARTE IV DEL REGOLAMENTO. — Il Comitato Centrale Nazionale V. C. A. comunica essere prossima la pubblicazione della parte IV del Regolamento colle speciali disposizioni per il trattamento dei V. C. A. in caso di manovre od esercitazioni.

Il Sottocomitato Nazionale V. C. A. è stato richiesto perchè trasmetta allo scopo le sue proposte: tali proposte saranno formulate tra brevi giorni per mezzo della speciale Sottocommissione nominata in seno al Sottocomitato Nazionale V. C. A. I Comitati ed i Reparti possono quindi contare sulla prossima pubblicazione delle disposizioni che sì strettamente li riguardano, disposizioni che senza dubbio avranno per risultato di favorire intensamente la propaganda dei V. C. A. nelle singole località.

Consoci! CENTOMILA saranno presto i soci del T. C. I. se ognuno di voi presenterà pel 1910 almeno una nuova adesione al sodalizio.

Valersi delle schede stampate a pag. VI carta giallina.

Il più grande cavo aereo del mondo

I cavi portatori hanno certo reso preziosi servizi nello sfruttamento di certe miniere in Ispagna, per le quali sarebbe stato rovinoso stabilire delle strade ferrate ordinarie; e i tra-

UNA STAZIONE FUNICOLARE IN PIENA MONTAGNA.

sporti del materiale si fanno con questo mezzo su distanze realmente considerevoli.

Ma non si era ancora tentato nulla di paragonabile a quello che attualmente si pratica nell'Argentina: una linea aerea è stabilita per cura della Ditta Adolfo Bleichert di Lipsia ed ha uno sviluppo esatto di 34 670 metri. Vi sono nella regione della Cordigliera, al nord del territorio della repubblica, dei tesori minerari enormi che finora quasi non furono messi a profitto, e ciò per mancanza di mezzi acconci di comunicazione.

Nella limitrofa contrada del Chilì, si trovano ancora oggigiorno dei giacimenti di rame, lo sfruttamento dei quali, per quanto importante nell'industria moderna, è tutt'altro che agevole per l'ubicazione delle miniere stesse, alcune delle quali sono situate ad un'altitudine di 4600 metri e si trovano nel cuore di colossali sistemi di montagne.

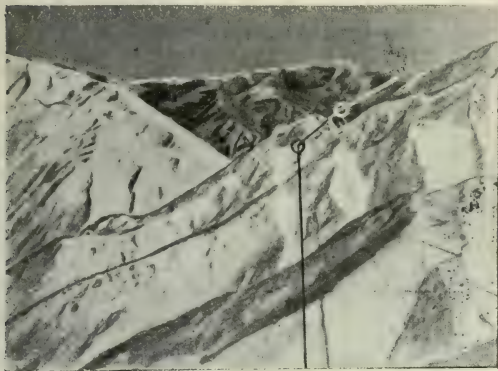
Stabilire delle ferrovie in quei paraggi, non può essere nemmeno concepibile, ed è per ciò che il ricavo dà un rendimento infinitamente inferiore a quello che dovrebbe in causa delle difficoltà del trasporto che è tuttora effettuato a dorso di mulo.

Il sentiero che unisce queste miniere ai luoghi percorsi con adeguati mezzi di trasporto, è lungo 120 chilometri ed occorrono almeno tre giorni per percorrerlo in mezzo ad una infinita quantità di pericoli e di disagi. In tal modo non c'è da stupirsi se il trasporto di una tonnellata di minerale viene a raggiungere il prezzo di L. 60. In queste condizioni non si poteva mandare ai luoghi di scavo i materiali per i sostegni e le intravature delle gallerie e non si può dire che gli imprenditori, a dispetto dell'intrinseca ricchezza del suolo minerario, godessero una situazione industriale e commerciale invidiabile.

UNA CAMPATA DI CAVO DI 800 METRI AL DI SOPRA DI UN PRECIPIZIO IN FACCIA A LOS BAYOS, VICINO AD ALLADA.

L'impianto di un cavo portatore è venuto a rivoluzionare queste primitive condizioni di sfruttamento; ma dinanzi alla distanza ed all'enorme dislivello da superare, si può comprendere le difficoltà di costruzione contro cui dovettero lottare i realizzatori del progetto.

Tutti generalmente conoscono il principio di funzionamento dei cavi portatori: qui fu adot-

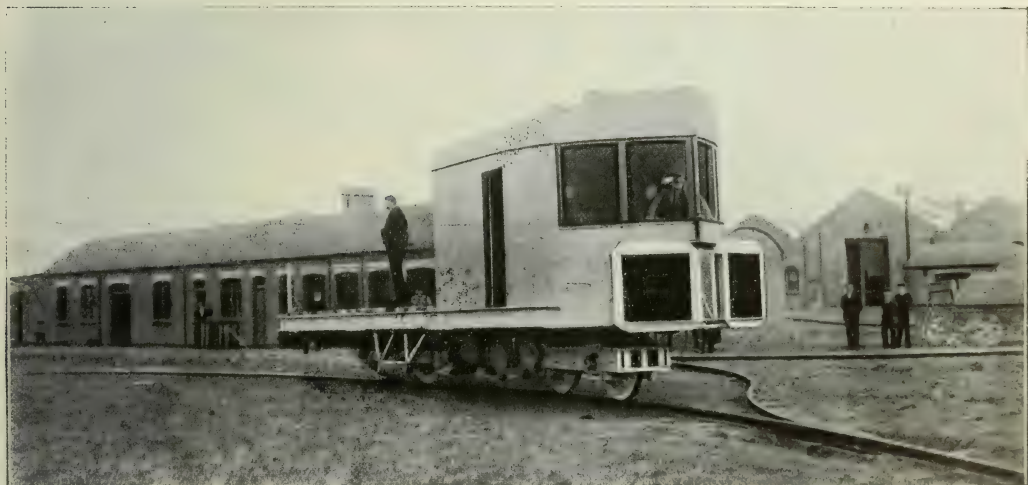
tato un cavo fisso che serve di filo conduttore alle piccole rotelle a cui vengono sospesi i vagoncini e lo spostamento di questi è assicurato da un secondo cavo costantemente in movimento. I vagoncini si seguono a 112 metri di distanza e vanno ad una velocità di metri 2 ½ al secondo; ciascuno ha una capacità di mezza tonnellata di materiale. Effettivamente non c'è che un cavo motore unico.

Il cavo portatore di Chile-Cito.

Per rispondere alle variazioni di tensione risultante dall'inclinazione variabile della linea aerea, si è diviso l'insieme del percorso in 8 sezioni differenti, ciascuna sezione essendo provvista del suo cavo di trazione. I vagoncini passano dunque per le stazioni intermedie capolinea; a ciascuna stazione essi sono staccati dal cavo di trazione precedente ed attaccati al seguente. La linea aerea, che è doppia (andata e ritorno) incomincia alla stazione di scaricamento del minerale sulla ferrovia presso Chile-Cito.

Una prima sezione di 9 chilometri conduce i vagoncini al piede della montagna a 764 metri al disopra della stazione di partenza; la rampa va intanto man mano accentuandosi ed al punto chilometri 17,56 raggiunge la terza stazione; dopo che il cammino aereo ha attraversato il fiume Amarillo con una sospensione alta 455 metri, si è giunti ad un'altitudine di 2000 metri circa; l'inclinazione non oltrepassa più del 5 %, ma per arrivare alla quarta stazione e al chilometro 20,5 la rampa media raggiunge il 18,5 %. La sezione seguente è stata una delle più difficili, poichè la linea trova un *tunnel* di 150 metri circa che fu scavato allo scopo di non far subire ai carri un cambiamento di direzione troppo brusco.

Tra la stazione quinta e la seguente, si incontra ad un certo punto un'inclinazione che è quasi del 29 %.

(*Nature*).

Ferrovia ad una sola rotaia.

La locomotiva «monorail» Luigi Brennan.

Il signor Luigi Brennan ha presentato al 10 novembre a Gillingham (Kent) un riuscitissimo tipo di locomotiva, che, come si vede dalla fotografia, viaggia su una sola rotaia. La locomotiva ha 40 piedi di lunghezza, 10 di larghezza e 13 di altezza: pesa 22 tonnellate e coll'attuale forza può trascinare da dieci a quindici tonnellate di carico. Sono montati sulla locomotiva due motori a petrolio Wolseley uno di 80 HP l'altro di 20 HP di forza che trasmettono l'energia a due motori elettrici Siemens. Non è necessario che la locomotiva venga mossa elettricamente, potendo adottare ugualmente il vapore.

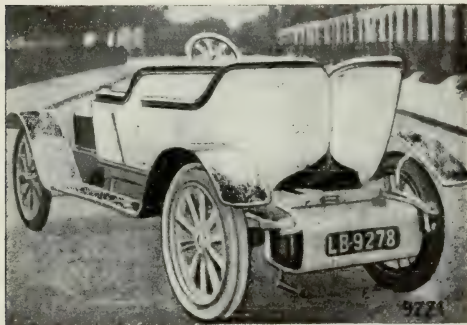
Verranno fatti ancora parecchi esperimenti e, certo, l'invenzione avrà un avvenire nell'industria. Contemporaneamente a Berlino si stanno facendo altre prove con altri apparecchi che però, a dire dell'inventore signor Brennan, non sono che una copia della sua invenzione.

L'automobilismo pratico

Contro la polvere delle automobili.

Il costruttore inglese di automobili: Max Gradon Cy., ha testè trovato un tipo di carrozzeria che eviterebbe quasi totalmente alle automobili di sollevare della polvere.

Di questa disposizione noi crediamo opportuno di riprodurre qui una veduta.

Considerata superficialmente, l'automobile così costruita non presenta nulla di anormale, solo si nota la forma sfuggente della parte mediana dei sedili posteriori. Questa parte lascia un vuoto a metà della vettura al disopra del serbatoio sotto pressione. I lettori noteranno questo vuoto segnato con tinta oscura. A quanto pare, l'aria che si insinua sotto la vettura, invece di sfuggire a livello del suolo e di provocare dei turbini di polvere, rimonta in questa specie di caminiera e non lascia dietro di sè se non una polvere insignificante.

L'AUTOMOBILE ANTIPOLVEROSA GRADON.

Conviene però considerare che questa carrozzeria reca un serbatoio nella parte posteriore sotto lo *chassis;* in una carrozzeria ordinaria un tale serbatoio sarebbe il più terribile produttore di polvere che si possa immaginare. Quì invece diventa indispensabile perchè costituisce una delle pareti della caminiera; nelle vetture che non sono provviste di tale serbatoio si potrà sostituirlo con una qualunque cassa di cui si farà quell'uso che si crederà meglio.

Le Esposizioni di automobili.

Esse sopravvivono con maggiore vitalità di quello chè non si sarebbe potuto supporre. Un'Esposizione di automobili oggidì, se non serba più nessun scopo di dimostrazione tecnica, può avere sempre quello di offrire un'occasione al commercio delle automobili; ed è per ciò che presso tutti i popoli più commercianti come in Inghilterra ed in America, le Mostre di automobili si susseguono con la medesima regolarità di un tempo. A titolo di cronaca segnaliamo quella dell'*Olympia* a Londra e di Atlanta negli Stati Uniti, le quali nessuna cosa

TIPO DI AUTOMOBILE AGRICOLO COMPARSO AL CONCORSO DI AMIENS.

nuova ed l'interessante contennero sotto il punto di vista tecnico e meccanico, salvo forse qualche applicazione d'automobilismo industriale ed agricolo.

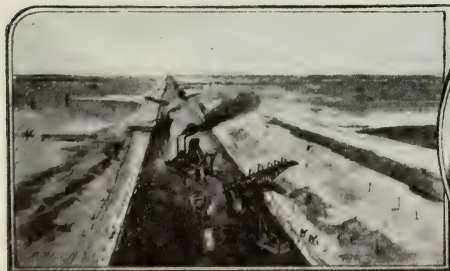
Ma queste ebbero maggior campo a dimostrarsi ed a farsi apprezzare rispettivamente nel Concorso industriale di Parigi, ed in quello agricolo di Amiens.

Un concorso di veicoli industriali.

Nella prima decade del mese scorso si svolse a Parigi un importante concorso di veicoli industriali.

Dai risultati di questo concorso si può desumere che il rapporto di consumo di quest'anno ha progredito in confronto a quello dell'anno precedente sopratutto in ciò che concerne certi *camions* di potenza corrispondente a quelli del 1908. La maggior parte dei *camions* concorrenti era munito di gomme piene, le quali fornirono ottima prova, avendo resistito a delle velocità di 40 chilometri, veramente eccessive per degli ordigni della categoria *Poids Lourds.*

Su 57 concorrenti che partirono il primo giorno del concorso, 32 rimasero qualificati.

Per il quarantesimo anniversario dell' inaugurazione del Canale di Suez.

Al 17 novembre di quest'anno compirono i 40 anni da che il Canale di Suez venne inaugurato. Nel 1859 si costituì una Società con un capitale di duecento milioni e dieci anni dopo l'opera mondiale era terminata. I lavori vennero cominciati e portati a termine dal francese ing. Di Lesseps, uomo geniale, il quale fino allora si era dimostrato più diplomatico che ingegnere.

ULTIME D'AVIAZIONE

Prima Esposizione Internazionale di Aeroplani in Italia.

Per la storia, «prima» questa Esposizione veramente non sarebbe, avendola preceduta la Mostra analoga di Brescia. Senonchè, come abbiamo più volte avuto occasione di dire, quella manifestazione, non avendo che un carattere accessorio alla riunione aviatoria per il Circuito Aereo, passò quasi inosservata.

La Mostra di Milano venne in un periodo in cui non era, nè poteva essere agevole procurarsi il materiale indispensabile a creare una rassegna completa di ordigni volanti. Non è quindi a stupire che alla Mostra manchino la massima parte degli apparecchi celebri che hanno ormai acquistato una reputazione ed una storia. Solo apparecchio il quale abbia spiccato il volo, è il tipo *Voisin.*

L'Esposizione è più completa dal lato dei motori, fra i quali se ne notano di ottimi, sopratutto nel campo dell' industria italiana e degli accessori, di cui anche nel nostro paese si incomincia ad occuparci con notevole successo.

Di modelli se ne conta in gran copia perchè è noto non esservi in Italia deficienza di inventori o di gente che creda in buona fede di avere inventato qualche cosa.

Comunque, in complesso, quest'iniziativa risponde completamente ai modesti intenti degli organizzatori i quali altro non si proposero per ora che di interessare all'aviazione il pubblico nostro e di richiamare sugli sforzi di alcuni valorosi e coscienziosi espositori l'attenzione e l'appoggio delle autorità italiane.

Il monoplano Frassinetti.

Lo citiamo perchè, tra le cose nuove presentate all'Esposizione di aviazione, è una delle macchine che ispirano maggiore simpatia al pubblico e fiducia ai tecnici.

Essa si compone di un telaio allungato di un legno speciale, fissato mediante una serie di cerchi rigidi concentrici che ne costituiscono la fusoliera degradando di diametro dalla testa alla coda. La superficie portante è di 30 metri quadrati, il peso di 130 chilogrammi. — Oltre alla disposizione felicissima dello scheletro, altra specialità di questo apparecchio è data dall' elevatore posto al disopra delle due superfici portanti costituenti le ali del monoplano, il cui funzionamento è associato con quello del timone di direzione, posto in coda.

Il monoplano Frassinetti sarà azionato da un motore Anzani.

Stato di pubblicazione della Carta d'Italia.

4 Fogli nel 1906: Milano, Torino, Venezia e Genova (in vendita a L. 2).

8 Fogli nel 1907: Roma, Napoli, Civitavecchia, Frosinone, Brescia, Livorno, Pisa e Bologna-Firenze (in vendita a L. 4).

8 Fogli nel 1908: Verona, Siena, Etna, Messina Como, Perugia, Cefalù e Catania (in vendita a L. 4).

8 Fogli nel 1909: Pesaro, Sciacca, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata (in distribuzione, Chieti e Palermo, che usciranno prossimamente) (in vendita a L. 4).

L'intero blocco dei 28 Fogli è in vendita a L. 14. Questo prezzo raddoppia per i non soci.

Un audace volo del biplano Wright al disopra dell' Hudson a New-York.

Wilbur Wright, l'aviatore che era stato l'eroe principale del volo meccanico nello scorso 1908, non poteva rimanersi indifferente alla serie avventurosa dei magnifici voli degli europei che con diversi sistemi di macchina iniziarono e progredirono la pratica del turismo aereo.

Anche il celebre aviatore americano volle essere nel numero di coloro che osavano travalicare l'orbita ristretta d'un aerodromo e scelse quale campo della sua nuova impresa l' ampia e maestosa corrente del fiume Hudson, sopra il quale egli compì un fortunatissimo viaggio aereo.

Ma a premunirsi contro qualunque eventualità, all'aeroplano fu aggiunta una navicella che gli permettesse di galleggiare nel caso di una non voluta discesa o caduta.

Le prime aviatrici.

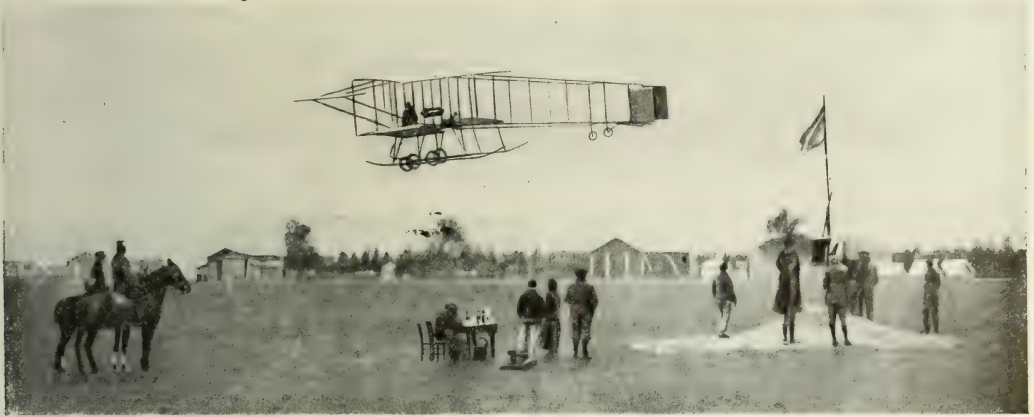
La signora Laloë fu una delle primissime rappresentanti del sesso gentile ad affidarsi, passeggiera, al volo di un aeroplano.

Baronessa La Roche, la prima pilota d'aeroplani, che su di un biplano Voisin, il mese scorso, riusciva a compiere parecchi voli sulla spianata di Mourmelons.

La Coppa Michelin di aviazione.

Breve è la storia di questo premio e delle gare che vi si connettono.

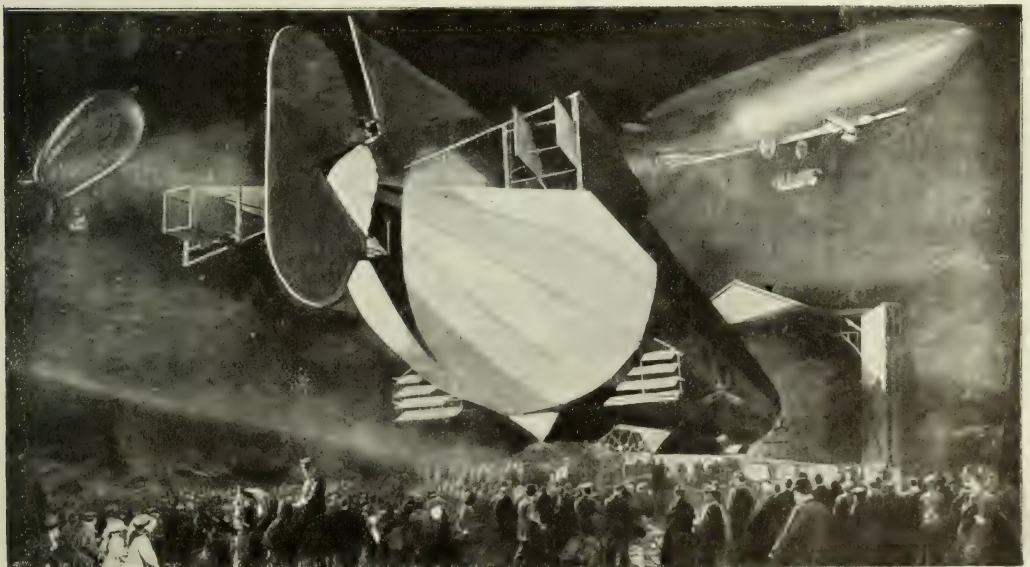
La *Coppa Michelin* costituisce una dotazione annuale che viene concessa all'aviatore detentore del miglior *record* di distanza dell'annata. premio Michelin fissante due soli chilometri di lato.

Rougier fu il primo che compiè recentemente a Berlino il tentativo di appropriarsi la coppa; egli coprì 130 chilometri in ore 2,51',50" a

Enrico Farman termina il suo volo per il Premio Michelin, all'aerodromo di Chalons.

Wilbur Wright la disputò per la prima volta il 24 settembre 1908, coprendo a Auvours chilometri 39,095 e successivamente egli stesso continuò a cimentarsi percorrendo il 28 settembre chilometri 48,120 ed il 18 dicembre chilometri 99, finchè divenne sua definitiva proprietà dopo il volo del 31 dicembre di chilometri 124,700 percorsi in ore 2,20', 25".

Per quasi un anno intero nessuno cercò di contrastare la coppa all'aviatore americano anche perchè le diverse piste di aeroplani erano regolate su un diametro di volo maggiore di quello che non comportassero le norme del Brookland, il 1° novembre Paulhan percorse chilometri 150,500 in ore 2,10'; finalmente il 3 novembre Enrico Farman divenne detentore della coppa compiendo 200 chilometri. Detentore s'intende temporaneo perchè non è da escludersi che altri aviatori abbiano a superare questo percorso prima che l'anno spiri.

Il premio Michelin consta di una coppa di bronzo costituente la copia fedele di una coppa d'argento donata da Andrea Roussel, la quale verrà attribuita nel 1916 al Club che avrà vinto il Concorso maggior numero di volte. Questa coppa è dotata di una somma in denaro di 20 000 lire.

Manovre militari aeree in Germania.

La recente crociera notturna dei dirigibili militari *Zeppelin II, Gross II, Parseval I* e *Parseval III*.

AI SOCI

Ai soci che rinnovano la quota.

Nella *Rivista* di gennaio del corrente anno spiegammo chiaramente le ragioni per cui fummo condotti *a subordinare l'invio delle pubblicazioni periodiche al pagamento della quota*, sistema questo adottato dai principali giornali nei riguardi dei loro abbonati.

La determinazione presa, oltre che condurci a realizzare un'economia sensibile, ci portò nei primi mesi dell'anno, come i soci avranno notato, ad un più sollecito invio dei tagliandini e delle pubblicazioni ai soci paganti, ciò che non avveniva negli anni scorsi.

Nel corso del 1909 ci è accaduto bensì di ricevere reclami da parte dei soci che, non avendo ricevuto alcuna pubblicazione del 1909, non si ritenevano in obbligo di versare la quota.

Abbiamo però constatato che reclami di tale natura vanno scemando col crescere delle nostre cure intese a migliorare i varî servizi dei soci.

Ricordiamo quindi che *nel* 1910 *verrà sospeso l'invio della* Rivista *e delle altre pubblicazioni ai soci che non avranno pagato la quota* 1910 *senza pregiudicare per questo il diritto nella amministrazione del Touring Club Italiano di rivalersi della quota stessa coi mezzi che lo statuto le consente*.

Perciò ad evitare tutti questi inconvenienti e quegli altri che derivano dal ritardo, *sarà bene che ogni socio rinnovi la propria quota al più presto possibile, in ogni caso non oltre il* 15 *gennaio che è il termine utile stabilito dallo statuto.*

I soci residenti a Milano potranno rivolgersi alla nostra sede — in via Monte Napoleone, 14 — dalle 9 alle 18,30 d'ogni giorno feriale e dalle 9 alle 12 nei giorni festivi.

I soci residenti nel Regno potranno versare la quota senza aumento di spesa rivolgendosi agli Uffici succursali del T. C. I.; coloro che trasmettono direttamente la quota non dimentichino di aggiungere sul tagliandino della cartolina-vaglia l'*indicazione molto chiara del nome, cognome, domicilio, numero di tessera* e leggenda «*per quota* 1910».

Non trascurare queste indicazioni perchè non si verifichi il caso di dover sospendere la spedizione, non solo del tagliandino, ma anche delle pubblicazioni, per illeggibilità del nome o per caso di omonimia.

I soci che cambiarono domicilio devono dichiararlo esplicitamente sul tagliando della cartolina-vaglia con cui si trasmette la quota.

Unire, possibilmente modificato, l'indirizzo stampato con cui vengono spedite le pubblicazioni.

I soci che inviano la quota da luogo che non è l'abituale loro domicilio devono ripetere l'indicazione di questo sul tagliando.

Ai soci che hanno rinnovata la quota ricordiamo che il tagliando 1910 per la validità della tessera, viene inviato con la ricevuta allegata a circolare a *stampa e spedita quindi in busta come stampe.*

Preghiamo i soci di fare attenzione e di far fare attenzione ai famigliari al ricevimento delle circolari con tagliandino, perchè non può l'Amministrazione rilasciare dei duplicati e ci consta che molti di esse vanno smarrite (e di lì molti reclami) pel solo fatto che in casa sono inviati direttamente al cestino confusi con la massa di altri circolari, cataloghi, ecc.

Per chi scrive o reclama.

Nel corso dell'anno si verifica frequente il caso di dover rispondere a richieste o a reclami.

In questa fine d'anno crediamo utile, anzi *necessario*, riassumere le norme amministrative richiamando su di esse l'attenzione di tutti i soci, al fine precipuo di semplificare il lavoro dell'Amministrazione già aggravato per altri importantissimi servizi d'interesse generale del Sodalizio.

I. — Scrivendo al Touring.

Adoperare tanti fogli quanti sono gli argomenti da trattare. Alla firma, che dev'essere leggibile, aggiungere sempre il numero di tessera onde evitare casi di omonimia.

Raccomandare sempre la corrispondenza contenente valori. Nell'invio di denari dare la preferenza alle cartoline-vaglia.

Non si accettano in pagamento valori che non siano pagabili sulla piazza di Milano, e francobolli che non siano quelli internazionali.

II. — Reclami di pubblicazioni periodiche.

La spedizione delle pubblicazioni viene effettuata colla più diligente cura. L'Amministrazione del Touring non si ritiene perciò responsasabile di smarrimenti, disguidi o deterioramento che fossero imputabili al servizio postale. Perciò è bene *raccomandare* le pubblicazioni inviando alla sede la tenue somma di L. 1 all'anno (L. 2 all'estero). Dalla raccomandazione è esclusa la *Rivista*, la quale non può venire spedita che in semplice conto corrente.

I reclami dovranno essere fatti al più presto possibile, in caso contrario non se ne potrebbe tener più nessun calcolo.

III. — Cambio d'indirizzo.

Limitare possibilmente i frequenti cambi d'indirizzo i quali, mentre provocano un dispendio di lavoro e di denaro non indifferente, sono causa talvolta di smarrimenti e disguidi delle pubblicazioni periodiche. Comunicando il cambio di domicilio, ritornare, corretta, la fascetta a stampa colla quale si ricevono le pubblicazioni periodiche. Ove nel frattempo fosse in corso una spedizione occorrerà darne avviso al precedente indirizzo oppure attendere che siano effettuati i ritorni.

IV. — Rivista.

Spetta al Socio dal mese d'inscrizione in avanti.

Per l'invio dei duplicati della *Rivista* è stabilito il prezzo di L. 0,40 per ogni fascicolo.

Ogni fascicolo contiene comunicazioni e schiarimenti intorno alle iniziative, alle nuove pubblicazioni e minuterie del T. C. I.

V. — Ordinazioni.

Hanno corso soltanto se accompagnate del relativo importo aumentato delle spese d'invio. Possono avvenire anche in assegno. Il Touring risponde delle sole spedizioni raccomandate.

Richiedere l'*Opuscolo di Propaganda* contenente il catalogo completo delle pubblicazioni e minuterie del Touring.

VI. — Per la vidimazione della tessera.

Occorre che questa sia munita di tutte le indicazioni che riguardano l'identità personale (e quella della macchina quando la tessera deve servire per le dogane) della firma autentica e della fotografia del titolare.

I PROVERBI TOPICI

LE BELLEZZE DELLE DONNE ITALIANE.

Fra le varie cose che valgono qualche volta, non solo ad alleviare i triboli di questa nostra vita terrena, ma persino a deliziarla, il consenso unanime dell'umanità ha dato sempre il primo posto alla bellezza femminile, e ogni paese, naturalmente, ha sempre vantato, sopra tutte le altre, quella delle proprie donne.

Anche recentemente il *New York Herald*, dopo l'inchiesta fatta in proposito, per conto di quel giornale, dalla scultrice americana Miss Beveridge, ha proclamato che le più belle donne del mondo sono le americane... di Nuova York. E nessuno ha diritto di protestare, nemmeno gli ottentoti, nemmeno i rospi, pei quali, com'è noto, il più bel tipo della bellezza femminile si trova... nelle loro rospette. *Le beau pour le crapaud est sa crapaude!*

Il guaio è che la grande facilità delle comunicazioni, uguagliando poco a poco tutti i paesi, come va distruggendo la poesia dei viaggi, così comincia a far scomparire altresì i vari tipi etnici della donna la quale, per sua natura più conservatrice dell'uomo, fino a non molti anni addietro serbava intatta nella media, l'insieme dei lineamenti e dei caratteri fisionomici che la facevano distinguere, non solo dalle donne di razze assolutamente diverse, ma persino da quelle dei paesi limitrofi e magari del villaggio vicino. Vi erano, anzi, vi sono ancora, in ogni parte d'Italia, e particolarmente nella Ciociaria, in Sicilia, in Sardegna, dei villaggi solitari dove le donne presentano uno speciale tipo di bellezza che le fa sembrare tutte somiglianti fra loro; tutte con lo stesso profilo statuario, tutte coi capelli neri, con gli stessi occhi nerissimi e grandi, esse camminano tutte con la stessa ondulazione del busto sulle ànche, e hanno tutte gli stessi gesti, in modo insomma da sembrare tante sorelle bellissime. Ma se questo avviene tuttora in certi villaggi quasi inaccessibili, dove i rampolli autoctoni della stirpe continuano a perpetuarsi esclusivamente fra loro, ormai nelle città, e sopratutto nelle grandi città, i tipi indigeni vanno scomparendo. Si trovano adesso molte belle brune anche a Torino, anche a Milano, anche a Venezia, e non è più, come una volta, quasi impossibile trovare delle napolitane biondissime e con la pelle bianca e rosea come fossero tedesche o svedesi.

TIPI STORICI: « BEATRICE D'ESTE » DI LEONARDO DA VINCI. GALLERIA AMBROSIANA - MILANO. (*Fot. Alinari*)

La fusione pertanto delle razze tende a far scomparire anche i proverbi topici che caratterizzavano nelle loro qualità fisiche e morali le bellezze femminili delle varie nostre città. Qualche detto proverbiale si ode bensì ancora ripetere dal popolo, ma ormai semplicemente quale antica tradizione che si va spegnendo perchè non trova più corrispondenza nei fatti. Così a Roma, il rione di Trastevere che una volta, segregato com'era da tutto il resto della città, viveva si può dire a sè, aveva particolare fama per la bellezza delle sue popolane:

A Roma a Roma le
belle romane,
Ma le più belle so'
transteverine!

troviamo negli *Aritornelli* raccolti da Giggi Zanazzo. Ebbene, le più belle e opulenti « transteverine » che si potevano ancora vedere una diecina di anni fa, erano ammirate... a Parigi, a un banco di vendita delle *Folies Bergères*, e non è improbabile che a Parigi abbiano lasciato germogli della stirpe magnifica!

Così pure la bionda bellezza delle veneziane è rimasta proverbiale in Italia fino ai giorni nostri. A Rossiglione, per esempio, si canta ancora:

Porta 'le veneziane
il capu biondu,
In'sta contrà ci sta lu
fiu' (fiore) del mondu;

e nei detti e canti popolari umbri, liguri, piceni, ecc., raccolti dal Marcoaldi nel 1855, si trovano ancora notati vari caratteri topici delle donne italiane:

Donna di venustà fusci romana,
E de bellezza fusci veneziana,
E de pomposa fusci milanese,
E de ricchezze fusci genovese...

ma non sono certamente espressioni che corrispondano a caratteri speciali odierni, cosicchè, se in omaggio alle donne del mio paese voglio ricercare anche i detti proverbiali topici che ad esse si riferiscono, debbo risalire molto a ri-

TIPI STORICI: «MARIA MADDALENA ROSPIGLIOSI». QUADRO DI CARLO MARATTA. — PARIGI, MUSEO DEL LOUVRE. *(Fot. Alinari)*

troso degli anni e rievocare giudizi e convinzioni ormai da lungo tempo scomparsi e che non hanno più fondamento alcuno.

* * *

Un proverbio, assai popolare in Italia nel cinquecento, riproduceva le varie qualità di cui si deve comporre la perfetta bellezza femminile, traendole da quelle che allora si ritenevano particolari di questo o di quel paese. Esse erano originariamente esposte in un'antica poesia italiana che può leggersi riprodotta dal Reinsberg-Dürenberg, in *Jahrbuch f. rom. und engl. Litter.*, *IX*, 203, nella quale poesia venivano esaltati il « fianco Fiamengo » e la « Todesca schiena », la « gamba Schiava » (Slava), il « montegiar Spagniol » (andatura Spagnuola), «l'inchin Francese » e « di Grecia i beti gesti »; ma tutte le altre qualità erano prese dalle donne italiane, e così erano, come dissi, diventati proverbiali « il piè genovese, il bel profilo di Siena, petto di Venezia, occhi di Firenze, capelli d'oro di Pavia, ciglia di Ferrara, pelle bolognese, piccola mano di Verona, denti di Napoli, di Roma la dignità e di Milano la grazia ». (Vedi anche: Tanini, *Proverbi sulle donne*, Prato, 1884).

In un'opera curiosa della quale il Duplessis, nella sua *Bibliographie parémiologique* dà il titolo seguente: *Enucleatae questiones complectentes perjucundum tractatum de Virginum statu ac jure, etc.*, Norimbergae, 1679, *auctore Henrico Kornmanno*, ma della quale io ho sott'occhio l'*editio nova* di Colonia, 1765, col titolo ancor più strano: *Sibylla Trig-Andriana, seu de Virginitate, Virginum statu et jure tractatus jucundus*, il capitolo LXIV è dedicato alle donzelle italiane: *De variis Virginum in variis Italiae locis dotibus et vitiis externis, collegit subsequentia Nathan Chytraeus in deliciis variorum itinerum, praecipue Italicae nationis.* Questa *subsequentia* raccolta ne' suoi viaggi da messer Nathan Citreo, e qualificata dal Duplessis come una serie di *Proverbes ou Dictons caractéristiques des jeunes filles de l'Italie*, non è altro che una singolare nomenclatura formata di detti latini che vorrebbero con un solo epiteto indicare la qualità principale delle donzelle di un grande numero di città italiane. Non si può certamente attribuire grande importanza a siffatta specie di apoftegmi; tuttavia, poichè non è senza interesse il conoscerli nè inutile il raccoglierli, ne riproduco senz'altro la *subsequentia* ponendola per maggior comodità de' miei lettori in ordine alfabetico:

Aretinae tenaces - Beneventanae rusticae - Bergomates astutae - Bononienses arrogantiusculae - Brixienses diligentes - Brundusinae inertes - Caesenates rapaces - Caietanae formosae - Capuanae superbae - Consentinae obstinatae - Cremenses fallaces - Cremonenses sumptuosae - Ferrarienses avidae - Florentinae delicatae - Formianae speciosae - Genuenses sa-

DRESDA — R. PINACOTECA: «VENEZIANA DELLA CASA BARBARIGO» DI ROSALBA CARRIERA. *(Fot. Alinari)*

VENDITRICE D'ERBAGGI NAPOLETANA.

laces - Lucenses castae - Laudenses superstitiosae - Mediolanenses urbanae - Mutinenses benignae - Neapolitanae sollicitae - Papienses lucri avidae - Parmenses avarae - Pedemontanae procaces - Perusinae elegantes - Placentinae difficiles - Pistorienses faciles - Puteolanae bellae - Ravennates humanae - Romanae graves - Senenses pulcrae - Trevisanae zelotypae - Urbinates affabiles - Venetae petulantes - Veronenses gratiosae - Vincentinae constantes.

Del resto questo sistema di qualificare con un semplice epiteto le donne delle varie città era abbastanza usuale nel cinquecento. Anche nel prezioso e rarissimo libretto di quel secolo, intitolato: *Varie acconciature di teste usate da nobilissime dame*, e del quale la sig.ª Ketty Teneroni ha dato un cospicuo saggio nel fascicolo di giugno 1908 della rivista *Il secolo XX*, si trovano caratterizzate appunto con un semplice aggettivo le dame di molte città italiane, come « Padovana delicata, Ferrarese signorile, Todertina capricciosa, Reggiana gentile, Capuana altiera, Cremonese piacevole, Anconitana gratiosa, Mantovana ioconda, Bresciana splendida, Pesarina linda, Palermitana unica », ecc.

PARIGI — MUSEO NAZIONALE DEL LOUVRE: BUSTO MARMOREO DI DONNA. SCUOLA NAPOLETANA. SECOLO XV. (*Fot. Alinari*)

Tutte poi le città italiane vantavano sopra ogni altra la bellezza delle proprie donne e, quando, con l'invenzione della stampa, si diffusero anche i libri d'indole popolare, presto ne abbondarono in cui poeti e letterati si sbizzarrirono nella detta gara cavalleresca. Così, per citarne soltanto alcuni dei più antichi, troviamo le modenesi lodate nel dialogo di Parente *In commendatione delle donzelle modenesi* (Modena, 1483),; le bolognesi encomiate appassionatamente da Claudio Tolomei di Siena, che nell'ottobre del 1514 dedicò loro un poemetto in ottava rima: *Laude delle donne bolognesi;* le perugine celebrate da Camillo Da Porti nell'opera: *Laude de le belle donne perusine* (Perosia, 1526); le veneziane da Troilo Pomeran, ne' suoi *Triomphi in laude de le gentildonne di Vinegia* (1534); le napolitane da Jacopo Beldando nello *Specchio delle bellissime donne napolitane;* le romane da Giovanni Santafiore nelle *Lodi delle donne romane* (Roma, 1551); le faentine da Giulio Castellani nelle *Stanze in lode delle gentili donne di Faenza* (Bologna, 1557), e via dicendo.

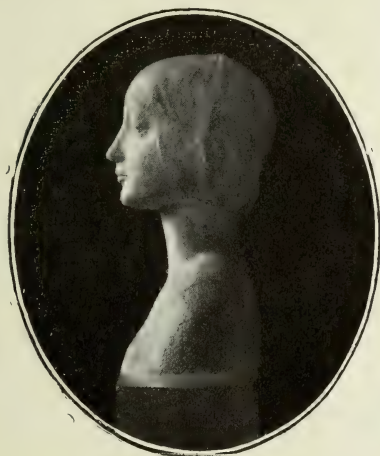
***

Per dare un'idea di questa speciale letteratura che ebbe tanto voga e popolarità in altri tempi, riporterò qualche verso fra i più caratteristici dei *Sonetti faceti* del bizzarro poeta pistoiese Antonio Cammelli, sonetti dei quali si dilettò come di « opera sollazzevole » anche la più colta e gentile signora italiana del Rinascimento, la marchesa di Mantova, Isabella d'Este Gonzaga, e la cui raccolta completa secondo l' autografo ambrosiano, venne per la prima volta pubblicata lo scorso anno da Erasmo Pèrcopo. Un sonetto in lode alle donne di Siena così incomincia:

Che dirai tu de le donne di Siena?
— Che ne dirò? — Che le fur fatte in cielo;
Acconcie, sconcie, in cuffia, in trezza, in velo,
Formose sono, e la città n'è piena.

e il poeta continua descrivendo la bellezza meravigliosa delle senesi per concludere, in una coda al sonetto, che le donne di Siena hanno per altro una disgrazia, quella cioè di essere

In man di quei sanesi porci
e bessi!

dei quali due epiteti, regalati dal poeta quattrocentista ai cittadini di Siena, il primo è ancora assai chiaro e intelligibile; non così il secondo, andato affatto in disuso e che significava « pazzi o vani » Oh... la gelosia!

Un altro sonetto è dedicato alle fiorentine le quali, secondo l'autore, sarebbero belle se non avessero il viso

unto e imbrattato
o di belletto, o
di biacca, o di
albume,

cosicchè, egli dice, sembra di puro marmo ben levigato. E pare che fosse proprio una mania delle

POPOLANA DI VENEZIA.

fiorentine quella di dipingersi il viso e di tingersi i capelli, poichè anche il celebre autore del *Cortegiano*, Leon Battista Alberti, nella sua opera meno conosciuta, *Il padre di famiglia*, dice che le fiorentine « per marcirsi il viso con quelle calcine e

Donna di Piana dei Greci.

veneni » parevan già vecchie a trent'anni, « con gli occhi pesti, incavernati, il viso vizzo e cenericcio, la carne morticcia », mentre le Alberti, sue congiunte « lisciandosi solo coll'acqua » erano « frescozze e tutte vive ».

Tipo di Contadina Senese.

Delle donne di Ferrara prosegue il Cammelli dicendo che erano tutte belle... una volta, ma ormai, a' tempi suoi, scipite e insulse, cosicchè la natura avrebbe dovuto rifarle! E un sonetto dedica anche alle milanesi:

Belle donne a Milan, ma grasse troppo:
Il parlar tu lo sai, sai che son bianche,
Strette nel mezzo, ben quartate in l'anche,
Paion capon pastati (ingrassati) in su le groppe.

e continua descrivendo il grande lusso delle milanesi di allora, con « le vesti di seta e di rosato, le scoffie d'oro, le maniche di riccamo o di broccato » e con innumerevoli ornamenti di gioielli, pendenti, collane, fermagli, e anelli in tutte le dita, tanto che, conclude:

Paion tutte botteghe di Thedeschi!

***

Un altro sonetto, di autore ignoto, merita di essere ricordato perchè fu assai famoso e popolare nel cinquecento, e lo riporterò nella sua forma integra, come apparve la prima volta nel *Giardinetto di cose spirituali* stampato a Venezia nel 1564, quando mi occuperò delle varie specialità attribuite nei proverbi e nei motti popolari alle singole città italiane. In esso, infatti, Bologna è qualificata come *grassa*, Genova *superba*, Roma *santa*, Venezia *ricca*, ecc., e Modena è proclamata addirittura *felice* perchè la sua specialità sarebbe stata appunto quella, di avere le più belle donne d'Italia.

Contadina della Provincia di Palermo.

Questa fama di particolare bellezza delle modenesi fu invero molto accreditata dal XIV secolo. Ortensio Lando ne parla nel suo *Commentario*, dicendo : « Son de visi belli, han petti più tondi delle Romane, di schena inferiori non sono alle Todesche, di bellezza di fianchi non cedono alle Fiamenghe, di bella mano non si lasciano vincere dalle Senesi, et fanno l'inchino come se Franzese fusseno ». E il D'Agincourt, nella sua *Storia dell'arte*, attribuisce al clima particolare della regione modenese « la brillante carnagione e il colorito animato che servirono di modello al Correggio » e, parlando della fiera di S. Antonio in Modena, scrive: « Un dì in cui mi trovavo ad una fiera celebre che tiensi sotto i portici della città di Modena, avrei potuto annoverare moltissime donne, tra le quali non poche del contado, i cui lineamenti sarebbero stati propizî a servir di modello per la statua di Flora. Un tal genere di bellezza è particolare a quella contrada ».

Non so davvero quanto fondamento vi fosse in simili affermazioni, ma bisogna riconoscere che anche attualmente le *cataline* di Modena e le *scialline* di Carpi fanno onore alla

GIOVANE BRIANZOLA.

fama di bellezza delle loro antenate. Ivi pure tuttavia il tipo di bellezza regionale va scomparendo e, come da principio ho notato, per trovare ancora, in fatto di estetica femminile delle vere « specialità » locali, e con esse dei motti popolari relativi e dei proverbi topici tuttora viventi, convien cercarle nelle regioni appartate ove col flusso della civiltà non è pur anco sopraggiunta la mescolanza delle razze.

DONNA SARDA.

Così in Sicilia troviamo proverbiali le « brunette saporite » di Termini, mentre sono spregiate le donne di Caccamo, gonfie per le febbri palustri:

A Termini scavuzzi sapuriti,
A Caccamu ci sunnu l'abbuttati...

e molte altre sono le qualifiche proverbiali che hanno le donne siciliane delle varie città:

Bedda mi parsi la Palermitana,
Scocca di rosa è la Catanisa.
Capiddutedda la Cefalutana.
Occhiuzzi moddi la Casteddubunisi.
Guttarusedda la Isiniddara,
E nivuredda la Gulisanisa.
Panzarutedda la Sciddatunara.
Testa di rocca la Catavultrisa.
Va a Rosolini si la vôi lagnusa,
E a Spaccafurnu si la cerchi a prova...

In particolar modo poi è vantata in Sicilia la grande bellezza delle donne di Siracusa:

Vôi donna bedda? curri a Siragusa,

e un curioso proverbio ne esalta il fulgore dell'occhio:

L'occhiu di la Siragusana
Fa nesciri la serpi di la tana.

Nè l'invidia ha mancato di far volgere contro di essa anche degli strali pungentissimi, come:

Sì bedda comu la Siragusana,
'Nsulenti, facci-tosta e...

o anche:

Siragusa terra amurusa,
Cu cincu grana si mancia, vivi, e s'havi 'na carusa!

Infine in Sicilia dicono altresì:

A Palermu li rosi spampinati,
Beddi di fora e di dintra purriti...

Il distico, come vedesi, non è punto benevolo, e tanto meno lusinghiero per le donne di Palermo, sia nel senso espresso che in quello metaforico; — ma questo proverbio che vuole pungere le donne palermitane belle di fuori, perchè vestono con sfarzo o almeno con eleganza e sono quindi tutte ricche in apparenza, anche quando in realtà sono povere, dalle genti di campagna si potrebbe applicare a tutte le grandi città dove il fasto voluto ad ogni costo è in vivo contrasto con la bella e soave semplicità che ormai non si trova più.... nemmeno nei campi!

TIPO DI CIOCIARA.

AMERICO SCARLATTI.

UNA VIA AL CENTRO DELLA TERRA.

Non v'è che una cosa che sia più grande della scienza umana: ed è l'umana ignoranza. Mentre siamo riusciti a determinare l'essenza astronomica della terra, e perfino a misurarla ed a pesarla, noi non conosciamo peranco la sua intima costituzione. Le viscere del nostro pianeta rappresentano per noi un tenebroso mistero: le più profonde gallerie minerarie della Alta Slesia, non sono che delle impercettibili graffiature nell'epidermide del nostro globo.

Innanzitutto la parte interna della sfera terrestre è liquida o solida?

Ecco un formidabile problema che ha macerato le veglie dei pensatori e degli scienziati dai tempi più antichi, senza che alcuno sia riuscito a porgere la chiave dell'enigma.

Non molto tempo fa si ammetteva comunemente che la terra si componesse d'un nocciolo liquido incandescente ricoperto d'una sottile pellicola. Questa tesi veniva confortata dal progressivo riscaldamento che si constata nei pozzi delle miniere, più essi si sprofondano sotterra. Ma la moderna geologia ha oramai scartate queste ipotesi e non a torto, giacchè sarebbe puerile ammettere che questa enorme massa fluida non possa venire influenzata dall'attrazione della luna. Cosicchè per due volte al giorno noi assisteremmo a delle immani maree di fuoco che irromperebbero, spaccando la fragile crosta terrestre, sulla superficie del suolo, annientando ogni cosa.

Le nuove teorie suppongono che la terra possieda nel suo insieme una rigidezza paragonabile a quella dell'acciaio. Solidità ed elasticità ad un tempo. Ma anche questa teoria ha bisogno di essere controllata.

Come fare?

Il solo mezzo per essere illuminati a questo proposito sarebbe di penetrare nell'oscurità del mondo sotterraneo.

Quello che ci è noto in modo sicuro fino ad oggi si è che il calore aumenta man mano che si discende. Tale aumento è in ragione circa di un grado centigrado per ogni 33 metri di profondità; ma l'aumento non è eguale dappertutto. In alcuni luoghi conviene discendere 100 e perfino 120 metri per realizzare tale aumento di temperatura.

Presso i vulcani il termometro sale d'un grado per ogni 10 o 15 metri di profondità. Per quanto variabile, tale aumento termico è generale ed assolutamente certo.

Qual'è la causa di questo calore?

Alcuni lo considerano come il residuo del calore primitivo del nostro pianeta trasformatosi dalla nebulosa originale. Ma fino a che l'esperienza non ci permetta di confermare questo principio, nulla di certo si può asserire in proposito.

La risoluzione di tale problema avrebbe un'altissima importanza anche dal lato pratico.

Si tratterebbe di costruire dei pozzi geotermici, il primo risultato dei quali sarebbe di ottenere una sorgente di calore inesauribile il quale potrebbe essere applicato e distribuito alle occorrenze industriali.

Indubbiamente si potrebbero incontrare anche delle sorgenti d'acque calde simili a quella che zampillò nel 1903 durante il traforo del Sempione; dei corsi d'acque sotterranee; delle cascate da utilizzarsi come forza motrice; dei laghi immensi popolati di pesci ciechi al pari di quelli che esistono sotto le grotte della Carniola; degli esseri fosforescenti illuminanti quei paesaggi sotterranei di bagliori fantastici; delle stalattiti e delle stalagmiti gigantesche; delle caverne abitate da esseri strani, viventi sotto la enorme pressione di molte atmosfere.

La geologia progredirebbe in tal modo sulle traccie gloriose della sua sorella, l'astronomia. Noi conosciamo ciò che è lontano da noi milioni di chilometri nello spazio, ma non sappiamo ciò che nasconda il suolo su cui posiamo i piedi.

Supponiamo intanto che il progetto di pozzi sotterranei da noi affacciato, sia realizzabile (noi abbiamo visto ben altri sogni e non meno audaci avverarsi in un mezzo secolo). Come vi daremmo esecuzione?

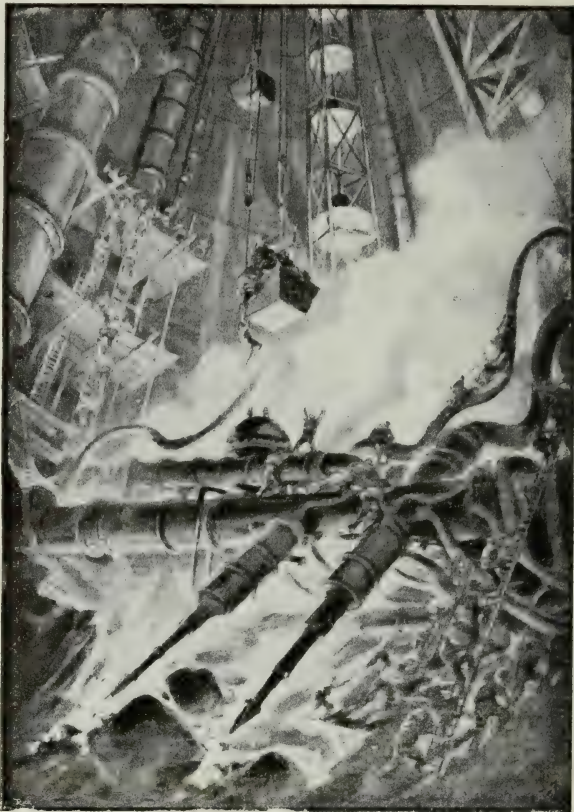
Si tratta di penetrare per tre, quattro, cinque, sei chilometri e più sotto la crosta terrestre. Tali pozzi, dovendo essere molto profondi, dovrebbero anche essere abbastanza larghi. Ammettiamo di scavare entro un cerchio da 200 a 300 metri di diametro, mantenuto aperto dall'inizio per mezzo del mas-

siccio blindaggio d'un anello di ghisa di grande spessore. Ove rigettare la terra scavata? Nel mare.

Pertanto non converrebbe punto scavare questi *tunnels* verticali presso le spiaggie, dovendo temersi le infiltrazioni dell'acqua marina, ma a qualche chilometro di distanza, in un piano, approssimativamente al livello del mare. Certe regioni dei Paesi Bassi, della Rumenia e della Russia converrebbero molto.

Crescendo la temperatura d'un grado ogni 33 metri, a 3 chilometri si incontrerebbe il calore dell'acqua bollente. Bisognerebbe andare ancora più in giù, per esplorare veramente la scorza terrestre.

Che sono mai, infatti, 3000 metri di fronte ai 6371 chilometri che separano la superficie dal centro della terra?

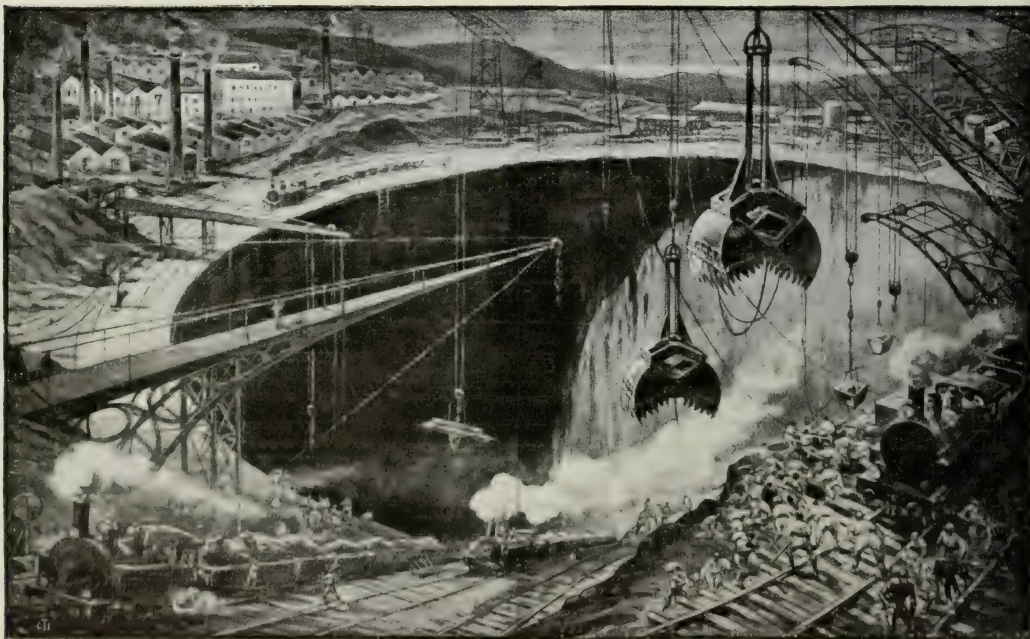
Quanti ostacoli si opporrebbero ad una tanto temeraria impresa? Corsi d'acqua sotterranei, frane, ecc. Ma vi si potrebbe porre riparo. L'industria frigorifera, oggi così prospera, vi assolverebbe una funzione considerevole.

Le gigantesche perforatrici dell'immaginario pozzo geotermico.

Congelazione dei terreni mobili ed umidi, refrigerazione dell'aria riscaldata e dell'acqua bollente.

Ed il denaro per tradurre in opera tanta follia? Le offerte volontarie non farebbero difetto; ma questo lavoro prodigioso non dovrebbe costare un centesimo. Esso potrebbe essere compiuto dai soldati. Perchè non si formerebbe, mediante una intesa internazionale, una legione straniera di nuovo genere?

Si organizzerebbero delle squadre per scavare, per spazzare e trasportare i detriti, per fabbricare la ghisa, per posare la formidabile armatura, per costruire le ferrovie necessarie.

Un tale lavoro richiederebbe anni ed anni. Che importa dal momento che gli eserciti sono permanenti? Qualunque siano per essere le scoperte scientifiche, le ricchezze mineralogiche recate alla luce mediante i pozzi geotermici, il risultato sarebbe sempre più apprezzabile che non la funzione distruttiva a cui gli eserciti sono, oggidì, sopratutto destinati.

Vero è però che si

La terra scavata si trasporterebbe in mare.

tratta d'un sogno e d'altra parte la pressione atmosferica presenterebbe delle serie difficoltà alla realizzazione di questo sogno umanitario.

Tuttavia l'idea d'un pozzo colossale traversante le viscere della terra non è nuova. Può dirsi anzi che sia stata già annunciata in una forma più radicale ancora, quando si propose l'escavazione d'un *tunnel* perforante l'intero spessore del globo. A questo proposito si ricorda una celebre disputa fra Maupertuis e Voltaire. Si discorreva allora di un'apertura corrispondente in lunghezza al diametro totale del globo, traverso cui dalle due estremità noi ed i nostri antipodi potessimo guardarci per mezzo di lenti d'avvicinamento. Plutarco s'è posto il problema chiedendosi che cosa avverrebbe se un corpo cadesse in questo pozzo. Dante rappresenta Lucifero precipitato dall'alto dei cieli dalla parte degli antipodi ed incatenato al centro della terra:

...il punto
Al qual si traggon d'ogni parte i pesi.
(Inferno, canto XXXIV)

Si sarebbe lì per lì tentati di rispondere che « il corpo si arresterebbe al centro del globo perchè la forza d'attrazione è ivi al suo massimo » e si commetterebbe così un doppio errore, atteso che, da un lato, l'attrazione invece d'essere al suo massimo, è in quel punto al suo minimo, vale a dire nulla e che d'altra parte, arrivando al centro della terra, il corpo sarebbe animato giustamente dalla velocità che occorre per fargli continuare il suo cammino fino alla opposta estremità del diametro, cioè fino agli antipodi.

Teoricamente, il corpo, abbandonato a sè stesso, raggiungerebbe subito il centro della terra, continuando senza interruzione il suo viaggio sino a risalire al punto di partenza; poi continuerebbe a descrivere una serie d'oscillazioni analoghe. Sarebbe un pendolo di nuovo genere.

Un viaggio così fatto al centro della terra, andata e ritorno, durerebbe 84 minuti, ossia, 21 minuti per raggiungere il centro, 21 minuti per arrivare agli antipodi e 42 altri minuti per ritornare al punto di partenza.

TALE LAVORO RICHIEDEREBBE ANNI ED ANNI .....

L'eterno viaggiatore arriverebbe a metà del pozzo con una velocità di 9 546 metri. Ma lungi dall'arrestarvisi e rimanervi inchiodato a guisa di Lucifero, continuerebbe la sua corsa, trasportato dall'impulso acquisito, alla superficie opposta del globo. Giunto all'altro orificio del tubo, il nostro proiettile umano s'arresterebbe e sollecitato nuovamente dal peso, ricadrebbe verso il centro, ove arriverebbe ancora con la velocità di 9546 metri e ritornerebbe verso di noi per ripartire subito dopo alla volta degli antipodi. Questo povero corpo sarebbe sballottato indefinitamente.

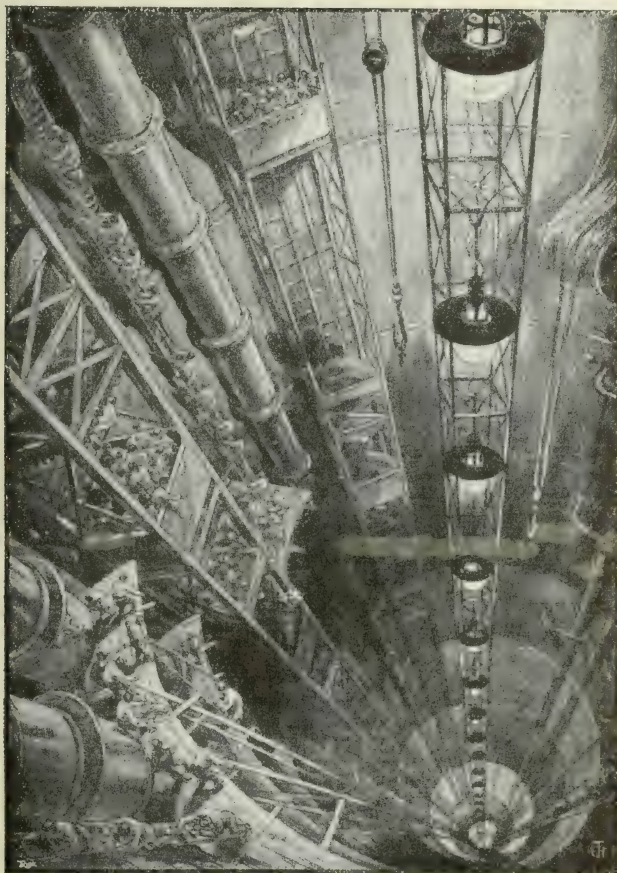
Se noi immaginiamo il pozzo scavato da un polo all'altro, il corpo andrebbe in linea diritta lungo l'asse terrestre, dal polo Nord al polo Sud e viceversa.

Se noi lo supponiamo invece aperto ad una qualunque latitudine, in Europa, in America, in Africa, è necessario tener conto dell'influenza di rotazione della terra e dell'effetto della forza centrifuga. Un punto della superficie del globo percorre 465 metri per secondo all'equatore da ovest ad est. Siccome la forza centrifuga è di tanto maggiore, quanto più ci si allontana dall'asse terrestre, un oggetto posto alla superficie del suolo è animato verso l'est da una velocità un po' più grande di quella posseduta da una pietra situata, per esempio, in fondo ad un pozzo. Ora, l'eccesso di questa velocità non potendo essere annientato, se si lascia cadere una palla di piombo in un pozzo, essa non segue esattamente la verticale, ma se ne discosta un poco verso l'est.

Tale deviazione è, all'equatore, di 33 centimetri per 100 metri di profondità. Se l'abisso senza fondo si sprofondasse dall'equatore, esso dovrebbe essere larghissimo od obliquo, poichè il corpo che vi si troverebbe precipitato passerebbe a 436 chilometri all'est del centro della terra. Se al punto di partenza, questo pozzo fosse scavato nell'America del Sud e partisse, per esempio, da un'altitudine di 2000 metri e se, al punto d'arrivo, raggiungesse il suolo al livello del mare, l'uomo che sporgendosi sull'orlo del pozzo americano vi fosse caduto, arriverebbe dall'altro lato del globo con una velocità ancora notevole e riuscirebbe dal pozzo, cosicchè gli spettatori vedrebbero questo strano proiettile vomitato dal vuoto vulcano lanciato nell'aria ad un'altezza di 2000 metri e ricadente poscia non più entro il pozzo, ma a lato di esso.

Nell'ipotesi del pozzo aperto dalle due parti a livello del mare, si potrebbe tendere la mano al viaggiatore, al suo arrivo, poichè in quel momento la sua velocità è nulla. L'esperienza di cui noi parliamo, mette in evidenza, sotto un aspetto pittoresco questa verità matematica, che cioè in senso assoluto non havvi nè basso nè alto nell'universo.

Ma è una verità puramente teorica, giacchè, data la pressione atmosferica, anche il corpo più pesante non potrebbe compiere un simile tragitto, sommerso e trattenuto come sarebbe nell'aria viscosa e densa delle profondità.

In attesa che si scavi il pozzo geotermico, noi possiamo teoricamente intanto scavarne ed approfondirne il problema. (*Je sais tout*).

Turismo... delinquente e poliziesco

Io, voi, tutti quelli che sono soci del Touring o che presto lo saranno (e faranno bene), facciamo dell'automobilismo, del ciclismo, dell'equitazione, del podismo, dell'alpinismo, del canottaggio, ecc., per salute, o per svago, o per acquistar tempo e comodità nel disbrigo degli affari; sempre però per scopi onesti ed utili a noi, ed indirettamente alla società di cui siamo parte. Ma v'è una categoria di persone che ha subito approfittato tanto dei mezzi rapidi ed agevoli di comunicazione come di tutti i più moderni ritrovati che l'ingegnosità umana ha scoperto, per servirsene a scopi disonesti e dannosi alla società, ed è la categoria dei delinquenti così pronti ad utilizzare ogni nuova invenzione: dal telefono per dare ordinazioni a nome ed all'insaputa di altre persone, alla fiamma ossidrilica per aprire le casseforti; dal cloroformio per addormentare i derubandi, alla galvanoplastica per falsificare le monete e così via. Un veicolo che, come ad esempio l'automobile, offre modo di portarsi rapidamente da un luogo all'altro, di sottrarsi con facilità agli inseguimenti ed alle ricerche, di lasciar poche o nessune tracce della propria identità; un veicolo simile si presta troppo bene all'esecuzione dei reati, perchè non appena il bello e signorile ordegno ebbe fatto la sua prima apparizione tra lo stupore e l'interesse del pubblico, la *neofilia* e l'iniziativa di qualche delinquente, non l'utilizzasse subito per qualche impresa delittuosa. Ed ora possiamo già nel grande numero dei reati commessi coll'aiuto dell'automobile, distinguere delle categorie speciali di forme criminose caratterizzate, nella diversità degli intenti dall'uso dello stesso mezzo.

Anzitutto il ratto di persone. E' vero che generalmente amor... mosse... il rapitore, e che molte volte la rapita è d'accordo con lui. Alla galoppata furiosa nel buio della notte, sotto il cielo burrascoso solcato da lampi, avvolta nel mantello del giovane bello e fatale (vedi i romanzi delizia della nostra giovinezza ed i sogni delle ragazze romantiche) la signorina del nostro tempo ha sostituito, ed i cinematografi l'hanno illustrato, la rapida fuga sull'automobile benzinolento, col viso mascherato e reso irriconoscibile dai mastodontici occhiali. La modernità della cosa esigeva che ci fosse anche la sua brava speculazione, ed ecco Mrs. Bobb Walter (si poteva giurare che sarebbe stata una americana) montare a Parigi un'agenzia per ratti. Dietro un compenso non inferiore alle 10 000 lire, essa s'incaricava di portare all'estero il Signorino e la Signorina. Bastava che il giovanotto consegnasse all'agenzia il nome e l'abitazione della sua fiamma: la signora Bobb Walter organizzava lei il piano di battaglia. La spedizione era generalmente composta di tre automobili guidati da chauffeurs svelti e pratici di ogni strada. Nell'automobile di mezzo saliva la coppia innamorata; la vettura davanti faceva servizio di avanscoperta, e l'ultima serviva di riserva per eventuali incidenti, ed anche per sviare al caso gli inseguitori. Una vera stratega la signora Bobb Walter. Una volta doveva portare una coppia da Parigi a Cherbourg, dove si sarebbe imbarcata per il nuovo mondo.. e per il matrimonio: però del progetto ebbero vago sentore i genitori della ragazza, e stettero sull'avvisato. La ragazza riuscì nondimeno a lasciarsi rapire, ma i genitori si tennero sicuri di essere arrivati in tempo, quando poterono, con l'aiuto della polizia, segnalare il cammino di tre automobili che viaggiavano di conserva, e di cui uno portava una giovane coppia, ed a farli fermare alla frontiera svizzera. Ma la coppia era posticcia, ed il ratto simulato: la vera coppia era filata davvero per Cherbourg e si era già imbarcata.

Fig. 1. - Antonio Thomas.

Fig. 2. - Francesco Thomas.

I famosi fratelli Thomas, francesi, che si servivano dell'automobile per i loro furti nelle Chiese.

Però vi sono anche ratti non così sentimentali. In un sabato dell'Agosto 1907, in una delle strade più frequentate di New-York, Miss Agnes Mac Muller fu rapita da 4 uomini avvicinatisi sopra un'automobile alla giovane: due di essi saltarono a terra, afferrarono la ragazza che gridava aiuto, la gettarono sulla vettura, e via tutti a grande velocità. Il ratto venne operato a scopo di ricatto, e non sarebbe riuscito se i delinquenti non avessero usato un veicolo così rapido come l'automobile. Di ratti a scopi di ricatto, specialmente di bambini, compiuti collo stesso mezzo ne sono già stati perpetrati parecchi, ed in diverse parti del mondo. Altre volte il ratto di bambini o ragazzi fu operato da uno dei genitori, per sottrarli alla custodia dell'altro, dal quale era separato o divorziato.

Strano invece fu il motivo che spinse il generale Bassot e sua moglie a rapire con l'automobile la loro figlia: essa voleva, contrariamente al loro volere, entrare in una casa di

religiose. L'avventura sollevò un grande scalpore in Francia, e finì nei primi mesi di quest'anno con un processo ed una lieve condanna dei genitori.

Ma il ratto più strano eseguito con un'automobile è forse finora quello di cui fu vittima un guardia-caccia che scoprì di notte un bracconiere nelle tenute del Conte Mac-Mahon presso Montargis in Francia. Inseguendo il suo uomo, la guardia finì per perderlo di vista, e col trovarsi su una strada dove era fermo un automobile con sopra due signori. Breve dialogo

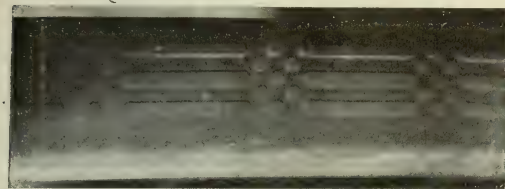



Fig. 3. - Copertone di bicicletta con disegno caratteristico.

fra di essi, e gli automobilisti mettono la loro macchina a disposizione della guardia per inseguire il fuggitivo. Dopo dieci minuti di corsa la guardia avverte che si va troppo in fretta e troppo lontano, e prega di lasciarlo discendere. Una risata è la risposta... e l'agente stupefatto che guarda meglio, riconosce allora in uno dei signori proprio il suo uomo. Manco a dirlo, l'automobile correva sempre, e fu solo quando si trovarono a Parigi (e ciò avveniva allo spuntare del giorno) che la guardia venne improvvisamente e un po' bruscamente deposta a terra, mentre la macchina scompariva rapidamente al suo sguardo. Se volle ritornare a Montargis il povero guardiacaccia dovette impegnare il fucile.

Questo bracconiere francese aveva probabilmente rubato (la parola è ad *hominem*) l'idea di servirsi dell'automobile ad un suo collega inglese che fu sorpreso nelle tenute di Lord Lordesborough nel giugno 1906: egli corse subito alla vettura che aveva lasciata sulla strada, cercò di metterla in moto, ma l'accensione non si fece, le guardie gli furono addosso e trovarono in un cassetto del veicolo una ventina di lepri. Quanti moccoli probabilmente per la mancata accensione!!

Pure singolare è il ratto di cui fu vittima un doganiere tedesco nell'agosto 1907. Ogni automobile straniero che penetra in Alsazia-Lorena deve munirsi di un permesso che costa almeno 15 marchi e di una placca con numero che costa 6 marchi. Un'automobile francese oltrepassò il confine senza adempiere a queste formalità, e si fermò ad un Hôtel distante 5 chilometri dalla frontiera. Qui gli automobilisti furono raggiunti da un doganiere che li pregò di ritornare all'ufficio di dogana per il permesso e la placca. I viaggiatori proposero all'agente di ritornare insieme sulla vettura, ed alla velocità di 90 chilometri all'ora tornarono al confine, l'oltrepassarono e s'internarono in suolo francese per altri 5 chilometri: allora soltanto permisero all'agente, a cui avevano giuocato il tiro birbone, di scendere, e questi, nel timore di essere sorpreso ed arrestato per violazione di frontiera, dovette ancora correre a perdifiato verso la patria terra.

La Francia è proprio il paese dove fioriscono gli automobilisti delinquenti. Un fabbricante di Roubaix a Parigi, nel gennaio 1907 noleggiò un'automobile per andare dalla *gare de Lion* a Monmartre a far visita a un amico. Avvisa il chauffeur di aspettarlo, fa la visita, ritorna, e trova sulla vettura una giovane bella ed elegantemente vestita, che il chauffeur dice essere caduta malamente a terra ed essere stata raccolta da lui per venir trasportata all'ospedale. Il buon fabbricante approvò e lodò l'azione misericordiosa...... e fu poi trovato addormentato in una via deserta dove era stato deposto dal chauffeur e dalla sua complice che l'aveva cloroformizzato e depredato del portafoglio, catena ed orologio.

L'automobile servì ai fratelli Thomas di Clermont-Ferrand per perpetrare quei numerosi furti di oggetti artistici nelle chiese, che sollevarono tanto rumore in Francia l'anno scorso. Fu precisamente un'automobile rossa che era stata notata parecchie volte in vicinanza delle chiese, le quali poi venivano svaligiate, e che serviva ai ladri per trasportarsi dalla loro città ai luoghi molto lontani delle loro imprese, quella che fornì la prima traccia per la scoperta degli autori di ripetuti furti, in uno dei quali, consumato nella chiesa di Ambazac, fu asportato un reliquario del valore di mezzo milione.

I furti più o meno rilevanti compiuti da ladri che, finite le operazioni, saltano sugli automobili, e si allontanano insalutati ospiti, si possano contare oramai a dozzine: questo che avvenne al campo di corse di Ascot nel 1907 merita un cenno. Appena Mr. Buchanam col suo cavallo « Golden Measure » aveva vinto una coppa in una corsa importante, due giovani eleganti signori si recarono nella tribuna dove erano esposti i premi, e sotto gli occhi dei sorveglianti col più grande sangue freddo presero la coppa del valore di circa 15 000 lire, montarono su un'automobile

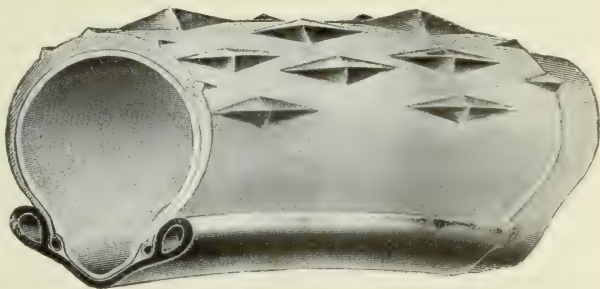



Fig. 4.
Copertone antisdrucciolevole non consigliabile ai ladri.

e si allontanarono velocemente. Il furto fu subito scoperto, ma troppo tardi; il bello si è, che nessuno aveva notato il numero della vettura.

Un furto pure notevole consumato da ladri che viaggiavano con un'automobile, è quello di cui fu vittima Lord Lonsdale nel dicembre 1907: dalla sua villa di Brookshyhall furono trafugati oggetti di valore che al nobile signore erano stati regalati, fra altri, dall'Imperatore Guglielmo e dal re d'Italia.

Una categoria speciale di reati, in cui il nuovo veicolo servì come mezzo di esecuzione, è quello dell'abbandono di infanti. Nel villaggio di Siders in Svizzera in un giorno del settembre 1907 una donna del popolo che sedeva sulla soglia di casa, vide avvicinarsi un' elegante automobile da cui discese un signore irriconoscibile sotto i soliti occhiali, che porgendo alla donna una cesta, disse: « questa cesta m'impaccia, tenetela: nel ritorno la riprenderò » e prima che la donna si riavesse dallo stupore, il signore risaliva sulla vettura che scompariva a grande velocità. Nella cesta vi era un infante e fra i pannolini che l'avvolgevano una busta con 18 000 franchi, ed un biglietto sul quale era scritto « preghiamo di tenere il bambino e di averne cura; fra dieci anni ritorneremo a prenderlo ». Un caso consimile successe nel 1905 a Tombarello presso Livorno. Uno chauffeur depose presso il casotto di un cantoniere un bambino in fasce, e se la svignò sulla sua macchina. La moglie del cantoniere che rinvenne il bambino, non volle addossarsi il carico di un marmocchio piovuto così... da un'automobile, e lo diede alla moglie di un povero boscaiolo, che più umana lo raccolse, e che trovò anche un biglietto da mille, cucito alle fascie che avvolgevano l'infante.

Fig. 5. - Orme di bicicletta con copertoni a superficie rigata.

Coll'aiuto dell'automobile si è già tentato di commettere assassinî e rapine; forse finora il tentativo più romanzesco è quello che avvenne in danno dei principi Zoka, ungheresi, nel gennaio 1908. Lo chauffeur, un certo H, s'innamorò della principessa, e finì col farle una dichiarazione che suscitò nella signora un grande sdegno. Egli allora pregò la padrona di nulla dire al principe, ed ella promise a condizione che egli si sarebbe licenziato subito dal servizio. Sopraggiunto il principe questi volle far una passeggiata in automobile colla moglie, e malgrado i suoi diniеghi, insistette finchè ella accondiscese. Appena usciti da Budapest, lo chauffeur mise l'automobile ad una pazza velocità, con pericolo ad ogni momento che il veicolo precipitasse nel fiume sottostante o urtasse contro qualche albero. Il principe allarmato ordinò allo chauffeur di rallentare, ma non curandosi questo dell'ordine, gli impose di lasciare a lui il volante. Lo chauffeur rifiutò e ne seguì una lotta, mentre l'automobile seguitava la sua corsa pazzesca. Improvvisamente lo chauffeur esclamando « oggi volevo che fossimo andati tutti in perdizione » saltò giù nella strada, e quando il principe, fermato l'automobile, ritornò a cercarlo, lo trovò morto sulla strada, essendosi fracassato il cranio urtando contro un albero. La principessa dovette mettersi a letto per la terribile emozione provata.

I romanzi degli chauffeur non hanno sempre così terribile scioglimento; qualche volta, anzi, l'automobile fu... galeotto, e l'idillio dello chauffeur e della padrona finì con una fuga, come avvenne nel caso della contessa P... l'anno scorso in Torino, fuga che per essere seminata di dolci sospiri (per quanto tempo?) non è per questo meno invisa al Codice Penale.

Nei rigori della legge non incappò invece il tenore Bonci quando due anni fa si permise un lungo viaggio automobilistico con una signorina che filò l'idillio a 24 HP senza il debito permesso dei genitori. I fuggitivi furono scoperti, e la storia finì come tutti sanno. Gallay che rubò alla Banca d'Escompte un milione, potè per mezzo dell' automobile filare indisturbato con la sua amante e con il bottino fino all'Havre dove si imbarcò su di un yacht da lui noleggiato. Fu il noleggio dell'yacht che permise alla polizia di mettersi sulle sue traccie, e di arrestarlo poi al suo sbarco in America. Casale, l' assassino dell'avvocato Bianchi di Perugia, aveva già predisposto un' automobile per la fuga, e non la potè effettuare perchè subito arrestato dalla polizia.

Ma l'automobile non è solo mezzo per compiere i reati, è anche causa ed incentivo ad essi: essendo un veicolo di prezzo non accessibile alle borse ordinarie, e truffe e raggiri sono già stati escogitati molte volte da persone, che, non misurando il desiderio alle proprie risorse finanziarie, sono ricorsi a mezzi criminosi per venire in possesso del veicolo da usarsi per proprio divertimento, o per essere rivenduto o per utilizzarlo in altri reati. Non ricorderò, per non dilungarmi troppo, che un caso avvenuto nei dintorni di Londra nel dicembre 1907. Un lestofante rubò da un garage un' automobile, e poi fermatosi nelle vicinanze di una villa si recò a piedi ed in perfetta tenuta di automobilista dai padroni di essa, e li pregò di volere imprestargli una pelliccia per la sua signora, che era rimasta, diceva lui, nell' automobile, e sentiva il freddo: si erano dimenticata di portarla con loro, e sarebbe stata loro cura appena a Londra, di rimandarla. I padroni della villa furono gentilissimi e diedero la pelliccia; un signore che viaggia in automobile ispira sempre tanta fiducia! Combinazione volle che il signore s'accorse anche allora di aver dimenticato pure il

portafoglio, ed i buoni proprietari diedero anche del denaro, da restituirsi anch'esso dopo poche ore... ma che naturalmente non fu mai più visto, così come la pelliccia.

La fiducia che inspira la proprietà più o meno legittima e più o meno temporanea di un automobilista fu messa a profitto da una comitiva di ladri di alto bordo, che si presentarono coperti di polvere e di veli alla villa del conte Ossel in Medun in un giorno dell'anno 1905 verso mezzodì, e chiesero del conte di cui si dissero invitati. Il conte era stato chiamato poche ore prima dal suo notaio a Parigi. Dispiacenti di ciò, i signori domandano di qualche albergo vicino per andare a rifocillarsi, ma il maggiordomo cortese invita, insiste perchè entrino in villa ed attendano il padrone. Dopo colazione gli ospiti rimontano in automobile per andare incontro al conte, e fargli, essi dicono, una bella sorpresa. Ma la sorpresa toccò al conte quando tornando a casa già in apprensione di qualche disgrazia, perchè il notaio non l'aveva affatto chiamato, trovò la villa spogliata delle cose più preziose.

Un'altra categoria di reati, che si riallaccia all'uso dell'automobile, è quella degli investimenti. Di questo genere di reati la cronaca quotidiana è purtroppo così ricca che sarà meglio sorvolare: non ci sarebbe certamente a parlarne pregio di novità o di curiosità. Del resto nella grandissima maggioranza dei casi la colpa del conduttore viene esclusa o semplicemente limitata alla rifusione dei danni, e non si può parlare di veri reati. Quando poi non si tratta di proprii tranelli tesi agli automobilisti da qualcheduno che si fa investire a bella posta per reclamare indennizzi. Ed è anche capitato a Parigi che investitore ed investito combinavano prima l'infortunio per mungere alla cassa della Società assicuratrice. Si capisce che l'investimento veniva fatto con una certa prudenza.

Un'innumere serie di peccati degli automobilisti è costituita dalle contravvenzioni ai regolamenti sulla velocità, ma sono peccati veniali e non franca la spesa di discorrerne: ne parlano già tanto i poveri pedoni! E' il grido del loro dolore quello che fu raccolto dal Graf:

Idiota leggiadro
Che vestito di lontra
Subbissi chi t'incontra
E scappi come un ladro.

Graf — « A un guidatore d'automobile ».

Come un ladro! anche il poeta ha visto l'utilità che poteva venire ai birbanti dall'uso dell'automobile!

Se l'automobile ha sulla coscienza tutto questo po' po' di roba, quante saranno le sue malefatta ignorate! la più modesta, più diffusa bicicletta non ha ragione di gloriarsi degli usi ai quali molti dei suoi possessori inforcatori l'ànno destinata e seguiteranno probabilmente a destinarla. Il poeta ha cantato

Sopra il ferreo corsier passo contento
. . . .
E sano e buono e libero mi sento

Stecchetti — Rime postume.

Ed anche i birbanti si augurano l'effetto di sentirsi *liberi* (*sani* lo sono già, specialmente di fegato, il *buono* è un po' fuor di luogo). E quanti sono i birbanti per i reati dei quali è causa o mezzo la bicicletta! Tutti i giorni, si può dire, si legge nella cronaca dei giornali di furti di biciclette. Sono in generale giovani, talvolta di buona famiglia, che attratti dal desiderio di avere un veicolo così comodo e così piacevole ad usarsi, così ricco di emozioni, spinti dall'invidia di compagni o conoscenti che più fortunati di loro possiedono una propria bicicletta, si lasciano talmente trascinare dalla tentazione, e in mancanza dei quattrini per comperare la macchina e realizzare così il loro sogno se ne impadroniscono o con furti o truffe od in altri modi. Fino a consumare un delitto trascinò la passione della bicicletta un giovane diciannovenne, certo Enrico G. in Torino nel Luglio 1905. Egli penetrò di notte in casa di

FIG. 6. - IMPRONTA LASCIATA SUL TERRENO DAL PASSAGGIO DI UNA BICICLETTA CON COPERTONI A SUPERFICIE FORMATA DA STRISCIE INTRECCIATE.

un vicino per derubarlo del denaro che gli occorreva per comperare l'oggetto dei suoi desideri. Il vicino si svegliò ed il G. allora lo uccise a colpi di coltello. Scoperto, egli credette giustificare il misfatto dicendo di aver tentato il furto allo scopo di comperarsi una bicicletta che gli permettesse di diventare il primo ciclista del mondo.

Era però un individuo anormale, ed il Prof. Lombroso, che ebbe a studiarlo, riscontrò in lui delle turbe istero-epilettiche e gravi sintomi di degenerazione pazzesca.

Altre volte invece, si ruba o si truffa una bicicletta come si farebbe di un'altra merce, per venderla; e c'è anche chi si accontenta semplicemente di rubare il bollo per risparmiare il pagamento della tassa. I modi più frequentemente usati per compiere il reato sono quelli di noleggiare una bicicletta che non si restituisce più, oppure di approfittare dell'imprudenza di quelli che lasciano la propria macchina incustodita sotto i portoni, nelle strade, ecc., per inforcarla ed andarsene con la maggiore velocità possibile.

La grande mobilità della bicicletta, non solo rende facile la sua sottrazione, ma ne fa un mezzo molto comodo e diffuso per compiere furti e grassazioni agevolando le fughe e gli alibi più che non lo possano i cavalli e le carrozze, del resto tanto più difficili a procurarsi. Sono oramai comuni i casi delittuosi in cui la bicicletta ha permesso al ladro od al rapinatore di portarsi sul luogo delle sue imprese, mandarle ad effetto e scomparire prima che altre persone se ne accorgessero, oppure sfuggire agli inseguimenti delle vittime o dei loro soccorritori. In Parigi per esempio successe questo fatto: una signora saliva di pieno giorno le scale di una casa in una delle vie più frequentate della città, quando un ciclista che aveva deposta la sua macchina alla porta, oltrepassatala su per le scale si voltò, con uno spintone ed un manrovescio la gettò a terra, si impadronì dei gioielli e della borsetta col portamonete, scese, inforcò la macchina, e se ne fuggì prima che la signora stordita dall'emozione e dallo spavento si fosse riavuta ed avesse dato l'allarme.

Accanto ai grandi e veri delitti di cui è colpevole la bicicletta bisogna poi mettere quelli minori, quelli che il Lombroso ha chiamato felicemente *pseudo-delitti*. Sono le contravvenzioni alla tassa per il bollo, gli eccessi di velocità, gli investimenti involontari. E per contrapposto ai reati dei *filo-ciclisti* quelli dei *miso-ciclisti* cioè delle persone che odiano questo mezzo così comodo di locomozione, e scendono all'azione criminosa di spargere chiodi per rovinare le gomme e per far rompere magari il collo al disgraziato ciclista, (lo si fa anche nelle corse ciclistiche per danneggiare i concorrenti) come lo detesta qualche conducente di carri che colpisce con la frusta od altro, il ciclista.

E la caccia? Quanti reati si commettono in tuo nome! Dalle scappate extra-coniugali dei mariti, che sono sfuggiti alla sorveglianza delle loro mogli col pretesto della stagione della caccia, alle imprudenze od alle disgrazie di certi cacciatori, che invece di selvaggina ammazzano i cani o altri animali domestici ed alle volte anche l'uomo, ai delitti leggieri e gravi di cui si macchiano i cacciatori di contrabbando.

Fig. 7. - Impronta lasciata sul terreno dal copertone della fig. 3.

Il contrabbando! Quante forme di turismo messe al servizio dei contrabbandieri! Quanto alpinismo e del più rischioso! Quanto canottaggio sui laghi e sul mare e del più difficile, fra la tempesta e nell'oscurità!

Non c'è proprio ramo di sport che non abbia i suoi parassiti e i suoi coltivatori disonesti. Vedete ad esempio il *turf*: truffe organizzate con cavalli a cui si è cambiato il nome ed il colore del pelo; accordi preventivi di fantini o di proprietari di scuderie per la riuscita o non riuscita di un cavallo; fughe di bookmakers che hanno fatto male i loro calcoli sui cavalli vincitori.

Poveri cavalli! La colpa è sempre addossata a loro se il maldestro che li guida attaccati ad una vettura, o li cavalca, si rende colpevole di danneggiamenti alla proprietà fracassando qualche vetrina, o di lesioni personali fracassando le costole di qualche pedone. E' vero però che il reato lo sconta poi il vero colpevole con una spremuta della borsa. Alle volte tuttavia l'uomo e la bestia non hanno proprio nessuna colpa, come nel caso successo a Marsiglia di una banda di truffatori che muniti d'un pinzettone a forma di dentiera se l'applicavano al braccio, e poi avvicinatisi sbadatamente ad un cavallo improvvisamente strillavano dicendo che erano stati morsi, facevano vedere le traccie lasciate dal morso ed intascavano il loro bravo indennizzo.

Anche il concorrente del cavallo, la ferrovia, è delinquente, e come! Lasciando da parte gli investimenti e gli scontri, quante forme nuove di delitti a cui l'introduzione di questo nuovo mezzo di comunicazioni ha dato origine ed impulso! I furti delle merci; i furti dei bagagli; le truffe sui biglietti semplici o d'abbonamento; le truffe a base di reclami per perdita di merce che si è spedita in quantità e valore o natura diversa da quella consegnata; i borseggi e furti di valigie, perfino gli omicidi a scopo di furto (il caso Arvedi informi). Una forma tipica di delinquenza ferroviaria è quella della narcotiz-

zazione del derubando per mezzo di cloroformio o di sigarette o sigari contenenti sostanze narcotizzanti. Proprio di questi giorni nel diretto Berlino-Varsavia furono trovati sei viaggiatori, che occupavano uno scompartimento, addormentati con cloroformio e naturalmente... svaligiati.

Però il maggior colpevole fra i varî rami del turismo è il podismo. Come noi ci serviamo dei piedi per sbrigare la maggior parte dei nostri affari (non nego che qualcuno si serva anche della testa o delle mani o di qualche altra parte del corpo umano) così se ne servono pel disbrigo dei loro, i signori delinquenti. Ma sarebbe questo a trattare argomento troppo... pedestre, che ci porterebbe a rifare la storia dell'umanità dalla corsa di Caino dopo l'uccisione di Abele, a quello che è avvenuto oggi, ed avverrà domani, di un ladruncolo che ha ficcato le mani in un canestro di una serva distratta, e che scappa inseguito da una guardia di città.

C'è veramente un nuovo sport che spunta (il verbo è bene appropriato) sull'orizzonte di questi tempi, l'aviazione, che non è ancora segnato... sui registri della delinquenza. Però vedrete che nell'avvenire sentiremo parlare di contrabbandi o di fughe di cassieri su qualche aeroplano o dirigibile. Del resto avete notato come il verbo *voler* in francese significhi egualmente volare e... rubare?

Non mi lapidare, o lettore, e sospira di sollievo: l'esposizione di tutte le ribalderie alle quali i mezzi a te tanto simpatici di locomozione e di svago hanno dato e dànno luogo, è finita. E non raffreddare in cuor tuo l'entusiasmo e la gratitudine che loro dobbiamo. Quanti benefizi incalcolabili per la prosperità economica, fisica e morale della società hanno portato le nuove forme di locomozione e la diffusione delle attività sportive! Il male è come l'ombra che accompagna la luce, ma per un male che ci reca una nuova invenzione, dieci sono i benefizi di cui noi dobbiamo esserle grati. Del resto non credere che la vita dei delinquenti sia facile. Non sempre la ciambella riesce col buco, o se la ciambella è riuscita, l'autore possa mangiarsela tranquillamente. La società ha creato a sua difesa tutto un organismo speciale incaricato di amareggiare l'esistenza ai deliquenti, ed è la polizia. Tu la vedi ad ogni nuovo delitto mettersi in moto per la ricerca del colpevole e spesso (i maligni dicono qualche volta) riuscire ad identificarlo e ad arrestarlo. E' nell'esercizio di queste funzioni che gli agenti della polizia, i carabinieri, le guardie di finanza, fanno molte volte del turismo, o in automobile, o in bicicletta, o in barca, o su per le montagne, ecc. Ma non per svago essi fanno del turismo, ed invece di ammirare e godere le bellezze del paesaggio, debbono invece curare la raccolta e l'interpretazione di quelle che si chiamano le traccie del reato. Ed a che minuzie di particolari devono badare! Quanti preziosi indizi anche nelle cose che sembrano le meno importanti! Una disciplina da poco sorta, la polizia scientifica, ce lo insegna con cento esempi. Ne scelgo qualcuno di quelli che potrebbero costituire un capitolo di turismo poliziesco, e sono le tracce del reato compiuto con l'aiuto di automobili o di biciclette: le segnalo all'attenzione dei poliziotti di mestiere, o di quelli dilettanti, od anche dei semplici curiosi che potranno spendere del tempo a camminare cogli occhi rivolti a terra (attenti ai paracarri!).

Fig. 8. - Impronta dei chiodi d'un copertone antisdrucciolevole per automobili.

Il passaggio di un'automobile o di una bicicletta lascia dietro di sè (l'odore della benzina non è in questione perchè fortunatamente è passeggiero) sul terreno, se questo non è lastricato, le tracce dei copertoni che rivestono le ruote, tracce che naturalmente varieranno a seconda della forma di questi copertoni, della loro grandezza e della natura del terreno. Se questo è molliccio per pioggia recente o è coperto di sabbia o di polvere abbondante, le tracce saranno più appariscenti e nette che non su un terreno compatto e liscio. I copertoni di automobili che hanno chiodi lasciano generalmente impronte bene visibili del loro passaggio. Quelli delle biciclette che non hanno la superficie liscia lasciano pure traccie facil-

mente utilizzabili. Se invece la superficie delle gomme è uniforme, difficilmente si riuscirà, se appena la strada è percorsa da veicoli in discreto numero, a distinguere le varie impronte fra loro. Il criterio della larghezza dell'impronta può servire, *faute de mieux*, in questi casi, ma sempre tenendo presente la possibilità di una sua variazione a seconda del peso che è sopra il veicolo e dello stato di gonfiatura delle gomme.

Ma non basta stabilire se un'automobile od una bicicletta sono state usate per il compimento del delitto: occorre identificare il veicolo in questione. Le particolarità della superficie dei copertoni possono servire a questo scopo sia per il disegno datole dalla fabbrica sia per altri connotati: usure, strappi, deformazioni, ecc., che si trovino sul copertone stesso e che abbiano lasciato la loro impronta specifica sul terreno. Quando si trovano quest'ultime, possiamo anche stabilire la circonferenza della ruota, misurando la distanza che intercede fra due di queste impronte specifiche.

Fig. 9. - Cane di razza Gronendael, il tipo usato dalla Polizia Belga.

Fig. 10. - Cane di razza Airedale-Terrier, adottata dalla Polizia Tedesca.

Fig. 11. - Cani mastini utilizzati dalla Polizia Francese.

Un altro problema può ancora affacciarsi: in quale direzione andava il veicolo? Io non ho a mia disposizione un'automobile e non ho potuto fare esperienze per vedere quali dati ci possono servire per la risoluzione del problema, ma per stabilire la direzione tenuta da una bicicletta ho rilevato l'esattezza di questo mezzo (i possessori di biciclette che vogliono controllare le mie affermazioni possono fare delle esperienze, ad esempio, correndo su di un pavimento con una bicicletta, gomme bagnate ad acqua o olio): stabilire nel punto in cui la ruota anteriore abbia fatto uno scarto, quella linea, che chiameremo *linea principale*, che segna il passaggio della ruota posteriore. Allora si esaminano gli angoli in che la linea di scarto fa colla linea principale e si vedrà che l'angolo che fa la ruota anteriore rientrando sulla linea principale (cioè nella direzione in cui cammina) è più acuto che non l'angolo fatto distaccandosi dalla stessa linea (direzione da cui proviene). Inoltre si nota che il vertice della curva di scarto è, in proiezione verticale, più vicino al punto di distacco, che a quello di riunione della linea di scarto colla linea principale. Vi è una eccezione a questa regola, ed è quando la ruota anteriore fa un brusco e stretto scarto: allora i rapporti sopra accennati possono essere anche invertiti e l'esame delle curve può dare risultati incerti ed erronei. Ma in questo caso si nota che la ruota anteriore non rientra subito sulla linea principale, ma ne devia dal lato opposto facendo una specie di *S* che unendo i due capi con una linea retta o leggermente curva (linea principale) diventa una specie di 8. Nella seconda curva la regola sopra ricordata ha il suo valore, ed a noi basta l'esame di questa per orientarci sulla direzione del veicolo. Le deviazioni possono essere in numero maggiore di due, ma la traccia dell'ultimo scarto ci darà sempre la risoluzione del problema della direzione della bicicletta.

E dal numero degli scarti si può fino ad un certo punto arguire dell'abilità o meno di chi guida il veicolo; tutti sappiamo che il ciclista maldestro cammina piuttosto a zig-zag.

Come vedete, guardando per terra si possono scoprire tante cose! Sherloch Holmes insegni: in parecchie delle sue avventure egli ha afferrato il filo che gli offriva il solco lasciato da una bicicletta, ed ha dipanato la più arruffata delle matasse. Ma senza avere l'abilità romanzesca del poliziotto inventato da Conan Doyle, è certo che i metodi odierni di polizia sussidiati dall'aiuto delle scienze, possono dar risultati veramente notevoli. Quanti indizi preziosi, per la scoperta dell'autore di un delitto, si possono ad esempio raccogliere collo studio delle impronte lasciate dai piedi!

Ma ci vorrebbe troppo spazio per discorrerne e mi rincresce far camminare il lettore col naso per terra. E' più facile per i cani questo mestiere, e come essi sanno, con l'aiuto del loro naso arrivare a quello del delinquente! La polizia belga, la tedesca, la francese se ne sono fatti dei preziosi ausiliari: essi saltano in un recinto a ricercare e riportare un oggetto designato; iniziano e cessano l'attacco contro un uomo ad un dato comando; inseguono un fuggitivo e lo tengono in scacco fino all'arrivo dell'agente; seguono le traccie di un individuo dopo aver annusato un oggetto da lui usato, ecc. Ecco dei veri field-races polizieschi!

Di tutto si vale la polizia nella sua lotta contro il delitto, e non la finirei più se ricordassi tutto l'aiuto che essa trae dalle varie scienze. Ad esempio, l'aiuto che dà la fotografia! Ecco qui (ancora questo e poi finisco) un apparecchio recente per constatare un delitto dell'automobile: quello dell'eccessiva velocità. E' una camera a mano, munita di un otturatore a tendina con due fessure: con essa, fotografando un'automobile in marcia, se ne ottengono due immagini più o meno sovrapposte a seconda della velocità della marcia. Il tempo che passa fra il passaggio delle due fessure dell'otturatore è precedentemente determinato fotografando la lancetta di un cronometro. Si calcola la distanza reale fra gli assi delle ruote dell'automobile; (in grandezza naturale) e la si confronta con quella riprodotta dalla fotografia: così si ha la scala di riduzione. Allora basterà moltiplicare la cifra di riduzione per la distanza esistente fra uno stesso punto della vettura nelle due immagini, il prodotto dà esattamente la distanza percorsa dell'auto-

mobile in un tempo determinato, cioè la sua velocità.

Affatto recentemente, nel *London Illustrated News* dell'11 settembre 1909, è apparsa la descrizione di un altro apparecchio fotografico destinato a controllare la velocità degli automobili. In mancanza di spazio non mi permetto che questo cenno. E sempre per il controllo della velocità degli automobili, pure recentemente è stato proposto un apparecchio da applicarsi alla vettura, apparecchio che mette in moto una campana se la velocità oltrepassa certi limiti.

Come vedete i mezzi per pescare gli automobilisti noncuranti dei regolamenti sulla velocità non mancano; se si applicassero sarebbe una buona volta finita quella eterna discrepanza fra le asserzioni dei conduttori e quelle degli agenti incaricati delle contravvenzioni, e gli automobilisti prudenti si sentirebbero al sicuro dalle fantasie dei rappresentanti dell'autorità che hanno talvolta occhi così lincei da vedere correre con eccessiva velocità automobili che vanno a passo d'uomo, o che magari in quel giorno ed in quel momento erano a cento miglia distanti rinchiusi e fermi in qualche garage. Perfino gli agenti di polizia l'automobile eccita a delinquere!

Prof. CAMILLO TOVO.

Rassegna d'Igiene

La città dell'avvenire.

Non creda il lettore che si tratti della futura aeropoli: no, si tratta semplicemente dell'urbe ideale per quella modernissima, esigente e prodiga dea che si chiama l'Igiene. Un cultore di questa disciplina, l'Henriet, ha esposto i suoi criteri a proposito di una nuova cittadina che deve sorgere nei dintorni di Parigi: riguardo alla orientazione della novella città modello, i venti proverrebbero da grandi altezze. Essi arrivano da sud-ovest, ricchi di ozono, fino al suolo in direzione molto obliqua, ciò che favorisce il ricambio di un'aria oltremodo pura. Per tal fatto si propone di orientare tutte le strade parallelamente fra loro e in direzione da nord-est a sud-ovest, onde procurare libera la circolazione alle utili e salubri correnti aeree. Lungo le strade parallele si costruiranno le case: con la fronte principale su una via e il prospetto posteriore sulla strada parallela, senza cortili interni e con una larghezza di spalla tale da contenere soltanto una camera con una finestra sul davanti, e con una porta nella parete opposta che metta in un corridoio costrutto parallelamente alla strada. Tale corridoio poi avrà tante finestre quante sono le camere cui deve servire. — Le arterie secondarie si apriranno perpendicolarmente alle vie principali, in direzione sud-est e nord-ovest, alla distanza di circa 100 metri, pari alla lunghezza dei singoli gruppi di fabbricati. Nello spessore del fabbricato si avranno sulle due teste due colonne di finestre, una in capo ai corridoi e una nella camera d'angolo: essendo molto breve la lunghezza delle vie secondarie, queste potranno essere ben ventilate.

Poichè si sono fatti anche dei calcoli sull'altezza e sul percorso del sole nelle differenti stagioni, nella regione presa in esame, si ritiene che ammettendo per le case un'altezza di 20 metri, sarebbe sufficiente una larghezza di strada di metri 16,85. Peraltro se si portasse la larghezza delle strade pari all'altezza delle case si verrebbe a potere illuminare con la proposta orientazione ad ore variabili tutti i quattro i lati delle case o gruppi di case della città. La fronte di queste avrebbe una lunghezza di circa 10 metri, e la rientranza sarebbe press'a poco di 8 metri.

Una *diminutio capitis* è riservata ai poggioli, che, nelle « città *non* dell'avvenire » rappresentano spesso l'origine dei più gravi oltraggi alla polizia urbana, con i stillicidi delle floreali irrorazioni e lo spolveramento di tutti i più o meno eleganti panni domestici. I poggiuoli dunque della cittadina modello non saranno permessi che sul prospetto posteriore di ciascuna casa con accesso dal corridoio, evitando con ciò ogni ombra sulle facciate. Il mondo lillipuziano avrà speciali riguardi e però si progetta di stabilire, almeno di mille in mille metri circa, degli spazi liberi per ricreazione, in modo che queste libere palestre o giardini sieno lontani non più di un quarto d'ora. Nelle strade poi non dovranno essere piantati alberi che intercettano la luce, ma dei gruppi di piccoli arbusti a due metri al massimo di altezza, e posti a due o tre metri di distanza dalle facciate delle case: aggiunge l'« Igiene moderna » che ad intervalli si debbono disporre delle aiuole ornate con fiori e sculture: donde si vede che gli igienisti presuppongono anche delle finanze municipali in fiore. — Con ciò non verrà tolta la visuale dalle finestre e non vi sarà negli appartamenti nè ombra nè umidità portata sempre dagli alberi di alto fusto. Guerra dichiarata a tutte le *mansardes*: i tetti saranno foggiati a terrazzo su cui potranno — al costume orientale — essere impiantati giardini, e — aggiungiamo noi — costruire gli approdi per le agili *demoiselles* del piccolo cabotaggio aereo.

Aeronautica bacteriologica.

La città dell'avvenire, sarà un po' monotona nella schematica regolarità delle linee, poichè certo non avrà le poetiche *calli* lagunari o le tortuose stradette medioevali della « maschia Peroscia » e della città del Palio. Ma avremo meno tubercolosi e malattie infettive, perchè l'aria stagnante è, come l'acqua, carica di microbi..... e non soltanto l'aria dei quartieri popolosi, ma la grand'aria sopra il mare e le campagne.

Il Flemming, servendosi di un pallone, ora

frenato ora libero, ha istituito una serie interessante e numerosa di ricerche bacteriologiche, innalzandosi a 2000, 3000 ed anche a 4000 metri sovra campagne e sovra il mare.

I sicuri mezzi di coltura che si usano in tali ricerche dell'inquinamento dell'aria, hanno dimostrato che nell'atmosfera esistono microrganismi viventi per lo meno fino a 4000 metri d'altezza, e approssimativamente ne sono contenuti 0,37 per ogni litro d'aria negli strati superiori ai 600 metri e 12,9 negli strati in disotto dei 500 metri.

Negli strati più alti dell'atmosfera la quantità dei microrganismi contenuti nell'aria è intimamente in rapporto con l'azione dei raggi solari: così, mentre ne esistono in media 0,1 per ogni litro d'aria nei punti irradiati dal sole, ne sono contenuti perfino 102,6 per ogni litro d'aria nei punti che non subiscono l'influenza dei raggi solari, e in quantità specialmente considerevole si ritrovano microrganismi viventi nell'aria degli strati ai quali sovrastano le nuvole. Fino all'altezza di 500 metri, a cielo coperto, sulla quantità dei germi contenuti nell'aria esercitano una svariata influenza i numerosi venti, per opera dei quali i microrganismi vengono trasportati a distanze più o meno grandi.

Sul mare l'aria contiene germi viventi fino alla distanza dalle coste di circa 400 miglia. Allontanandoci ancor più dalla terra, diminuiscono man mano nell'aria, da prima i microrganismi, poi le muffe.

Ad ogni modo la quantità di germi viventi contenuti nell'aria del mare, è scarsissima a confronto della quantità dei germi che vivono negli strati più alti dell'aria sovrastanti a regioni terrestri, tanto è vero — come osserva la «Rivista d'Igiene» — che alla distanza di circa 100 miglia dalle coste si potè constatare che l'aria, nella direzione dei venti, conteneva in media 0,25 microrganismi per ogni litro, e soltanto 0,035 per litro, nella direzione opposta a quella dei venti.

L'aria nei sottomarini.

Abbiamo visto come «si dovrà» respirare nelle bene aereate città dell'avvenire, sentimmo dei microbi che infestano pur l'alta atmosfera: vediamo ora *cosa* sono costretti a respirare i forti uomini che navigano nei mostri d'acciaio, compressi dall'immense onde dell'oceano, ad una profondità varia dai 30 ai 40 metri, restando anche due ore sott'acqua. Il Belli e il Trocello due studiosi di medicina navale, hanno constatato che l'aria dei sottomarini, dopo due ore di immersione assume un odore speciale simile al tanfo dei luoghi chiusi delle abitazioni urbane, ma a differenza di queste riesce irritante per le mucose delle vie respiratorie a cagione della presenza dell'anidride solforosa e degli idrocarburi. La temperatura varia poco, aumentando solo di 2°-3° C; la pressione risulta di circa un millimetro più elevata dell'esterna; l'umidità relativa aumenta in media fino all'85 0/0. La percentuale di ossigeno diminuisce da 21 a 19.6, l'anidride carbonica è del 9;6 0/0 esiste inoltre dell'anidride solforosa, dell'idrogeno solforato in quantità picccolissima e degli idrocarburi.

Quest'aria quindi, senza essere buona, è però ancora tollerabile per il personale di bordo: non si deve però prolungare di troppo l'immersione, perchè allora l'aria diverrebbe irrespirabile. Per avere un indice sicuro, si propose di portare nel sottomarin[illegible] dei topolini bianchi: se questi muoiono, l'uo[illegible]o ha ancora il tempo di porsi in salvo, prim[illegible] di essere avvelenato alla sua volta. Si pro[illegible]e anche di adottare nei sottomarini il bioss[illegible]perossido di sodio per mezzo dell'acqua [illegible] l'ossigeno prodotto dalla decomposiz[illegible]uisce quello consumato, e la soda che [illegible]a nella reazione chimica fissa l'acido c[illegible]ico ed il vapor acqueo; inoltre renderebbe [illegible]ocue, ossidandole, le sostanze velenose [illegible]sate nell'atmosfera dall'aria che ritorna viziata dal polmone.

Gas e fumo di metropoli.

Se il turismo aereo e sottomarino ci ha consentito i rilievi su esposti, il quotidiano podismo nelle grandi città industriali, come ad esempio Milano, ci mostra i danni dei gas, degli opifici e del fumo delle fucine.

Le cause della esagerata produzione del fumo devono ricercarsi, trattandosi di caldaie a vapore, nel difetto di costruzione del focolare, nel combustibile inadatto, nella deficiente assistenza da parte del fuochista, e però si possono eliminare con criteri e provvedimenti tecnici, ma non si possono del tutto sopprimere. Quindi la produzione dei gas nocivi, derivanti specialmente dall'abbruciamento di carbone fossile e di gas illuminante, irritano le mucose della trachea e dei bronchi. Nei luoghi industriali l'aria contiene specialmente acido solforoso, una delle principali cause dell'asma, e che poi, trasformandosi in acido solforico è dannoso per le piante e per le pietre. In Londra, ad esempio, da ogni tonnellata di carbone che si brucia si producono circa tre tonnellate di acido carbonico, che fa giornalmente, per la metropoli brittanica 2000 tonnellate di acido carbonico e 2700 tonnellate di acido solforoso.

Il sistema migliore, ben si comprende, per combattere il fumo, sarebbe addirittura quello di sopprimere i focolai fumosi, sostituendo al vapore altre forze motrici quali l'acqua — il carbone bianco — il gas e l'elettricità: ed i municipi dovrebbero — come propone la «Zeitschrift fur Hygien» — poter produrre il gas illuminante a basso prezzo onde poi cederlo come forza motrice in diversi opifici, eliminando così la prima origine del fumo.

Anche qui appare come l'igiene sia fra le costose aspirazioni della moderna civiltà che ha debellato bensì le epidemie di colera, di peste e di vaiolo che fecero stragi nel medioevo, ma ha creato infinite nuove «malattie professionali» - i morbi dell'ascendente turismo dell'umanità.

"il Medico del "Touring""

IN GIRO PEL MONDO

Aviazione

Brevetti di Pilota Aviatore.

Se è necessario per l'incolumità pubblica di pretendere che i conduttori di automobili abbiano la pratica e la perizia sufficienti, a maggior ragione si rende in[illegible]nsabile che i piloti di macchine volanti ab[illegible] un'istruzione adeguata all'adempimento [illegible]io loro.

A [illegible] il Comitato dell'Aero Club di Francia ha [illegible] che a partire dal 1 gennaio 1910 nelle [illegible] patrocinate da questo Club o da Clubs ad e[illegible]filiati, tutti gli aviatori ed i conduttori di dirig[illegible]i dovranno essere muniti di un regolare brevet[illegible] di pilota aviatore o di pilota aeronauta: brevetto che verrà rilasciato sotto sanzione della Commissione dei dirigibili e dalla Commissione di aviazione dell'Aero Club di Francia.

Il rilascio dei brevetti è esclusivamente riservato in ciascun paese agli Enti nazionali, a meno che si tratti di un immigrato avente sei mesi di residenza in quella data regione, non senza però che i poteri sportivi del paese d'origine del sollecitante siano stati consultati in proposito.

Il Comitato dell'Aero Club di Francia ha deciso di sollecitare tutti i Clubs stranieri appartenenti alla Federazione Aeronautica Internazionale, affinchè essi pure abbiano a prendere dei provvedimenti in questo senso.

Il progettato volo da Parigi a Bruxelles.

L'Automobile Club di Francia ha deciso di organizzare l'anno venturo un viaggio aereo, probabilmente da Parigi a Bruxelles. La distanza da percorrere è di circa 164 miglia, poco meno cioè di quella da Londra a Manchester, percorso del volo futuro organizzato dal *Daily Mail*. Non è stata ancora fissata la data, ma essendovi nella prossima primavera un'Esposizione a Bruxelles è probabile che questo concorso venga bandito in tale epoca. Non ci sono seri ostacoli all'esecuzione di questo viaggio aereo che in massima parte sarà fatto in linea retta. Verranno organizzati tre controlli, ciò anche perchè gli aviatori possano avere l'assistenza necessaria e i rifornimenti. Questi controlli saranno posti probabilmente nelle tre maggiori città traversate dal percorso. Il primo a Compiègne, alla distanza di 43 miglia da Parigi; il secondo a S. Quintin a 36 miglia da Compiègne, il terzo a Mons a 52 miglia da S. Quintin e l'ultimo a Bruxelles a 32 miglia da Mons. E' da notarsi che queste città sono ad una distanza quasi uguale l'una dall'altra. Però non c'è nessuna ragione che i concorrenti abbiano assoluto bisogno di prender terra a uno di questi controlli. Riferendoci ai lunghi voli fatti a tutt'oggi, c'è da sperare che da sei a dieci concorrenti fra i migliori piloti odierni vorranno iscriversi a questo concorso.

Il viaggio sarà di un grande interesse pubblico e si deve sperare nel suo successo che darà certamente un grande impulso allo sviluppo dell'aviazione.

Prossime riunioni aviatorie.

L'Aéro Club del Belgio sta organizzando per il prossimo anno e precisamente dal 24 luglio all'8 agosto, una grande *quindicina* di aviazione che sarà dotata di 200 000 lire di premi.

Il luogo su cui verrà stabilito il circuito, sarà l'Ippodromo di Stockel, che ha un perimetro di 2400 metri.

— Un altro *meeting* di aviazione sta per essere organizzato in Algeria nella Baja d'Algeri, in una pianura prossima alla costa. La data è fissata per il 28 novembre 1910.

Carrozzoni per il trasporto di aeroplani.

La London and Nord Western Co., sta per mettere in applicazione un vagone speciale, il primo di una serie in corso di fabbricazione, destinato al trasporto degli aeroplani; ben inteso, questi apparecchi non verranno caricati ad ali spiegate, ma almeno le loro parti essenziali vi troveranno un posto adatto.

Questa vettura ha la forma di un furgone con porte laterali, le cui pareti anteriore e posteriore sono movibili allo scopo di introdurvi l'aeroplano.

Automobilismo

Il «Grand Prix» di Francia verrà disputato ancora.

Si dice che la città di Dieppe anche quest'anno abbia espresso l'intenzione di ottenere ad ogni costo l'autorizzazione ad organizzare un grande Circuito automobilistico internazionale che serva a riprendere la tradizione dell'antico *Grand Prix* di Francia, il quale, come è noto, venne sospeso dopo il 1908.

La regione offrirebbe 250 000 lire e il percorso, in modo da permettere di organizzarvi non solo una gara di velocità sensazionale ma anche diverse altre manifestazioni sportive, e sopratutto aeronautiche.

E' quindi probabile che per il 1910 si debbano notare a Dieppe due circuiti: uno automobilistico e uno aeronautico.

Limitazioni alla circolazione automobilistica.

Vi sono ancora dei paesi in Europa in cui la circolazione automobilistica è sottoposta a regolamenti che turbano le nostre abitudini di logica. Per esempio in Danimarca gli automobili non possono circolare la notte che durante sei mesi e mezzo : dal 1 marzo al 16 agosto.

Il Ministro Guardasigilli sta però presentando alla Camera un progetto di legge che attenuerebbe l'asprezza limitatrice di alcune fra le disposizioni attuali. Questo progetto permetterebbe la circolazione sulle strade vicinali e ridurrebbe inoltre la restrizione di circolare la notte, al periodo compreso fra il 15 aprile ed il 1 settembre.

Con tutto ciò non si può negare che vi è ancora... del marcio in Danimarca.

Progetto internazionale per gli automobilisti. — La mano a sinistra.

Millerand, Ministro francese dei Lavori Pubblici, durante il recente Congresso dell'automobilismo tenutosi a Parigi, riferendosi alla circolazione, così ebbe ad esprimersi:

« Sarei ben sorpreso se un prossimo avvenire non darà ragione ad una speranza quì espressa, imponendo ai guidatori di tutti i paesi aderenti, cominciando dal nostro, l'obbligo uniforme di seguire la prescrizione che i nostri vicini ed amici d'oltre Manica mettono a tutti gli angoli delle strade (Keep to the left). Tenete la sinistra ».

Non possiamo che plaudire a questa dichiarazione del Ministro francese.

Già il suo predecessore Barthou condivideva la sua opinione e tutti i direttori di Case d'automobili che hanno studiato il problema sono venuti alla stessa conclusione. E' inutile ripetere per la centesima volta i vantaggi che procura il tenere la sinistra. Se mettete il guidatore a destra, fatelo sorpassare gli altri veicoli a destra; se lo mettete a sinistra fatelo sorpassare gli altri veicoli a sinistra.

Se il guidatore è seduto a destra deve incrociare i veicoli a sinistra, se lo sedete a sinistra deve incrociarli a destra. Il tenere la sinistra ha molti detrattori: i due soli argomenti che costoro sanno opporre sono i seguenti: 1. La maggior parte dei conduttori fanno già uno sforzo enorme a tenere la destra. Come volete convincerli oggi che devono tenere la sinistra? 2. La decisione di far circolare i veicoli a sinistra avrà per effetto immediato una quantità di catastrofi.

A queste due osservazioni si può però rispondere: 1. che se conduttori hanno tanta difficoltà a tenere la destra, bisogna concludere che il tenere la destra è cosa assai più complicata ed è contrario all'istinto. Quindi il nuovo obbligo della sinistra non causerà loro nessun pensiero e, se non migliora la loro condotta, certo non potrà peggiorarla.

2. L'obbligo nuovo di tenere la sinistra sarà certamente accompagnato da una pubblicità grandissima. Tale decisione deve essere appoggiata dagli Uffici del Genio Civile; agli incroci delle vie si ripeterà in caratteri cubitali: *Tenete la sinistra.* I giornali, le *reclames*, ecc., lo ripeteranno. Tutte le automobili saranno d'accordo nel portare sul cofano la scritta: *Tenere la sinistra.* E questo per molti mesi se necessiterà. Rallentare agli incroci di strada e diminuire la velocità nell'incontro con vetture.

Servizi automobilistici.

E' stata fatta domanda per ottenere la concessione del servizio automobilistico con sussidio governativo chilometrico di L. 800 sulle seguenti due linee che hanno un percorso complessivo di chilometri 111.:

Prima: Sestri Levante-VareseLigure-Borgotaro;
Seconda: Sestri Levante-Velva-Sesto-Godano-Spezia.

— Ha avuto luogo il collaudo della nuova linea automobilistica Cesenatico - Cesena - Bagno di Romagna. Quanto prima sarà inaugurato il servizio regolare. Fino ad ora le comunicazioni fra questi paesi si compievano per mezzo di vetture postali che impiegavano circa tre ore da Cesenatico a Cesena ed altre sette da Cesena a Bagno di Romagna: questo tratto ora verrà percorso in poco più di 2 ore e mezza.

— E' stata richiesta ed ottenuta l'autorizzazione governativa per l'impianto e l'esercizio delle linee automobilistiche in servizio pubblico Chiavari-Cicagna e Chiavari-Borzonasca.

La prima di queste due linee ha un percorso di 18 chilometri e partendo da Chiavari passa per Carasco, S. Colombano, Calvari e Cicagna.

La seconda è lunga 17 chilometri e passa per Celesia, Mezzanego, Borgonovo e Borgonasco.

Oltre queste due linee la Società ha già pronti vari altri progetti ed avanzerà fra breve le domande di concessione per diversi servizi automobilistici in Liguria ed in Piemonte.

Una nuova Spazzatrice automatica.

Coll'intervento di numerosi tecnici di ogni parte d'Italia, l'8 Novembre scorso vennero eseguiti concludenti esperimenti della nuova spazzatrice automobile Guerrini.

Un motore del tipo 20-30 HP, a 4 cilindri, per mezzo di catena di trasmissione, dà moto, oltre che all'automobile, anche ad uno spazzolone cilindrico del diametro di m. 1,28, formato da 20 elementi o spazzole di piassava disposte nella direzione delle generatrici della superficie cilindrica. Lo spazzolone gira in un involucro di lamiera aperta nella parte inferiore e munito di una bocca rettangolare nella parte superiore. Un cassone in lamiera della capacità di oltre un metro cubo, appoggiato ai longheroni dello *chassis* serve alla raccolta della spazzatura.

La velocità di percorso è di chilometri 12 e l'area spazzata in un'ora può raggiungere i 18 000 metri quadrati.

Caccia

Le caccie africane del Conte di Torino.

La spedizione venatoria del Conte di Torino nel Brithish East Africa, nell'Uganda e nel Congo, ebbe i risultati più lusinghieri. Più di 40 casse sono state inviate in Italia contenenti pelli in enorme quantità, denti di elefante e di ippopotamo e corna di rinoceronte.

La prima parte del viaggio si effettuò per mezzo della ferrovia, vale a dire quel tratto che da Mombasa va a Port Florence sul lago Vittoria, tratto già percorso anni or sono dal fratello Duca degli Abruzzi nell'occasione dell'ascesa al Ruvenzori. Da Port Florence il viaggio si è svolto a tappe nell'Uganda e nel Congo settentrionale, la regione più ricca di grossa selvaggina, dove la breve comitiva del Principe Sabaudo ebbe campo di farne una vera strage.

Un particolare interessante: nel Brithish East Africa il Conte di Torino si è incontrato con l'ex presidente degli Stati Uniti — Teodoro Roosevelt — e l'incontro fu veramente cordiale.

Ora egli intende di attraversare tutto il cuore dell'Africa e ritornare da occidente ad oriente per altra via.

Infatti, imbarcatosi a Banana, si è diretto verso il sud per sbarcare a S. Paulo di Loanda nel Congo Portoghese. Da questo porto deve essersi inoltrato nel Continente dirigendosi verso il sud senza raggiungere l'Africa occidentale tedesca per poi entrare nel Rhodesia. Da qui il Conte risalirebbe verso il lago *Tanganika* per conoscere, dopo il *Victoria* e l'*Alberto*, questo altro gran lago africano. Dal lago Tanganika passerebbe nell'Africa tedesca e poi, se non si imbarcherà per l'Europa, si recherà di nuovo nell'Africa inglese, e, risalendo più su nel Benadir, farà una visita alla nostra colonia.

La velocità di una lepre.

Un automobilista inglese racconta di aver cronometrato la corsa di una lepre fuggente lungo la strada davanti alla sua automobile e constatato che l'animale raggiunse la velocità di 32 miglia, vale a dire chilometri 51 500 all'ora.

Ciclismo

Giro ciclistico di Lombardia.

A differenza degli anni scorsi, quest'anno la corsa ciclistica del Giro di Lombardia venne disputata col favore di un tempo ottimo e di magnifiche strade. Di nuovo i corridori francesi in buon numero avevano varcato le Alpi per contendere il primato ai nostri campioni.

La corsa, per quanto movimentata, non fu ricca di grandi episodi, non avendo mai permesso l'uniformità dell'itinerario che alcuno potesse prendere il sopravvento su concorrenti.

Al traguardo i corridori giunsero numerosi in gruppo compatto e l'esito della corsa venne deciso soltanto negli ultimi metri.

Ecco l'ordine di classifica:

1. Giovanni Cuniolo di Tortona che impiegò a percorrere 193 chilometri del circuito ore 6,13',21" con una media di chilometri 30,850 all'ora.

2. Beaugendre Omero; 3. Troussellier Luigi; 4. Lapize Ottavio; 5. Tibiletti.

Bibite per ciclisti.

La *Rivista del Touring Club* di Francia fornisce qualche utile consiglio sull'importante capitolo delle bevande di cui possono far uso i ciclisti durante i loro viaggi. In linea generale dimostra l'opportunità di servirsi con continenza dei prodotti del paese ove si viene a passare; così in Francia ed in Italia sarà opportuno bere del vino, in Germania e nell'Austria settentrionale della birra leggera, in Normandia ed in Brettagna del sidro.

Igienicamente però la bevanda preferibile durante i viaggi è sempre il thè od il caffè freddo. Per spegnere la sete è indispensabile bere un liquido di qualche grado più freddo della temperatura del corpo.

Il latte freddo è troppo pesante, a meno che non vi si aggiunga dell'acqua. Un'altra norma da osservare è di astenersi completamente da bevande zuccherate o ghiacciate. Ad estinguere l'arsura si raccomanda di prendere qualche cosa di amaro nell'acqua.

Diversi usi della bicicletta.

L'uso di questo veicolo è già diventato universale nei bisogni della vita quotidiana, nelle occorrenze dell'industria e del commercio. Ma la macchina leggera offre delle risorse che la generalità non ha ancora pensato a sfruttare.

Recentemente una sistemazione speciale della bicicletta ha permesso di costruire dei porta bagagli

meglio fatti e più forti, pur rimanendo leggerissimi e permettendo di trasportare un peso notevole.
Lo *Chasseur Francais* trova che si potrebbe estendere l'utilizzazione della bicicletta coll'inventare degli accessori che ne permettano l'applicazione a tutti gli *sports*. Non si potrebbe avere, per esempio, un porta-fucile, dei porta-canne da pesca, dei porta-racchette da *tennis*, dei porta-canne da *golf?* In questo modo ci sarebbe agevole servirci della nostra bicicletta per andare a caccia, a pesca, per recarci sul terreno del *tennis* o del *golf;* e tali accessori farebbero parte della bicicletta allo stesso modo del fanale, della pompa, della borsetta, ecc.
Si dirà che a questo scopo basterebbe ai ciclisti di comperare delle cinghie o delle liste di cuoio che gli permettano di fissare il suo fucile, le sue canne, le sue racchette alla macchina, ma non è la medesima cosa, poichè la distribuzione della massa e del peso dei carichi dovrebbe essere fatta con dei criteri perfetti di equilibrio. La qual cosa non può avvenire se l'applicazione di accessori non viene studiata diligentemente e sopratutto da tecnici in rapporto alle facoltà portanti ed alla foggia della macchina.

Cinofilia

In Cina esistono delle macellerie con vendita di carne canina che hanno un pubblico di acquirenti, di buongustai. Però non tutte le razze... di cani, sono adatte a questa destinaz'one. Il cane preferito dalla cucina cinese è di una razza speciale che assomiglia al nostro lupetto di Pomerania; il suo pelo è giallo e nero o di un rosso arancio; è molto basso di zampe nè bisogna confonderlo col cane nero di Cina, razza di lusso molto differente. Così stampa la rivista di caccia *Diana*.

Edilizia

E' stato sottoposto all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici un nuovo regolamento edilizio del Comune di Roma che riguarda specialmente le nuove costruzioni da farsi in base al piano regolatore.

Ferrovie

Nuovi impianti in Italia.

E' stata approvata e resa esecutoria la convenzione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia elettrica da Stresa al Mottarone.
La ferrovia avrà la lunghezza complessiva di chilometri 9,400 e dovrà essere compiuta entro due anni.
— Si assicura che prima della fine dell'anno verrà indetto l'appalto per la concessione della costruzione della linea Belluno-Cadore.
Così sarà assicurato nei termini stabiliti dalla legge la costruzione delle quattro importantissime linee completate dall'articolo 2 della legge 12 luglio 1900 vale a dire: la Borgo S. Lorenzo-Pontassieve; la San Vico-Motta-Portogruaro; l'Asti-Chivasso e la Belluno-Cadore.
— Si stanno compiendo i lavori della ferrovia Rocchette-Asiago.
— Si sta studiando il progetto della Ferrovia Lentini-Francoforte.

Tramvie, filovie, linee automobilistiche.

— Vennero inaugurate le linee automobilistiche Frosinone Piperno e Frosinone Sora ed Anticoli di Campagna.
— Fu nominata una Commissione per stabilire l'importanza delle moltissime domande fatte per la concessione di servizi automobilistici.
— In via di esperimento fu iniziata la linea automobilistica Rovigo-Crespino-Adria.
— Fu inaugurato il servizio automobilistico tra Piazza Armerina e Castrogiovanni.
— Furono approvati i progetti delle tramvie elettriche Affori-Varedo, Monza-Saronno, Corsico-Abbiategrasso.
— Si sta studiando il progetto della tramvia Bassano-Vicenza Montagnana.
— Tra poco si inaugurerà il servizio automobilistico Fano-Fossato di Vico.
— Si sta studiando il progetto della linea automobilistica Montalcino-Buonconvento-Torre Nieri, Montalcino.
— La Commissione per la linea automobilistica Rieti-Corese-Roma ha iniziato i suoi lavori.
— Fu approvato il progetto della elettrovia Agordina.
— Venne inaugurata la guidovia elettrica Mestre-Treviso.
— Si sta studiando il progetto d'un servizio automobilistico tra Villa Santina e il Cadore.
— Si stanno facendo attivissime pratiche per la costruzione d'una tramvia a vapore da Padova alla riviera Vicentina.
—Il Ministro dei Lavori Pubblici presenterà alla Camera un disegno di legge riguardante la costruzione e ricostruzione di numerosissime strade, destinando a tale scopo la somma di L. 39 500 000.

Motonautica

L'imposta sui motori per la Navigazione in Francia.

E' allo studio presso il dicastero competente del Governo francese, un progetto per istituire una nuova tassa da imporsi ai canotti automobili i quali verranno gravati seguendo i medesimi criteri e le stesse tariffe a cui furono assoggettate le vetture a motore.
Dagli Enti sportivi e da parecchie personalità politiche è stata promossa un'agitazione contro questo nuovo balzello che sarà per creare una infinità di ostacoli allo sviluppo della navigazione ed un gran numero di equivoci nell'applicazione della tassa medesima.

Il «Meeting» di Monaco 1910.

La classica riunione di canotti automobili dotata di 100 000 lire di premi, è fissata anche quest'anno per la prima quindicina d'aprile.
Regola che deve servire di base alla costruzione dei canotti concorrenti, rimane quella del 1909, immutata. Una prova di battelli ausiliari è allo studio, la qual cosa non può a meno di interessare, se si pensa che servirà di incoraggiamento all'applicazione del vero motore marino.

Un'Esposizione Internazionale di Canotti-Automobili a Berlino.

Nell'anno prossimo, dal 19 marzo al 3 aprile, verrà indetta un'Esposizione Internazionale di canotti automobili e di motori, a Berlino.
Tale Esposizione si terrà nei locali del Giardino Zoologico, che sono già noti per analoghe manifestazioni precedenti.
L'Esposizione si divide in tre grandi categorie speciali:
1. Canotti automobili;
2. Motori;
3. Modelli, disegni e fotografie.

Un concorso di barche da pesca a motore.

A Sables d'Olonne fu organizzato in occasione del quinto Congresso Internazionale della pesca marittima, un concorso di barche da pesca provviste di motore.
I battelli erano divisi in quattro categorie:
a) barche sprovviste di ponte fino a 15 tonnellate; azionate abitualmente da motore;
b) barche sprovviste di ponte, per le quali il motore serve solamente alla propulsione ausiliare;
c) barche provviste di ponte da 15 a 25 tonnellate; azionate da motore;
d) barche provviste di ponte oltrepassanti le 25 tonnellate; con motore ausiliare.
La velocità minima imposta ai concorrenti le cui prove dovevano compiersi con la propulsione esclusiva del motore, era di nodi 4,5. Per ciascuna prova occorreva tener conto del consumo.

Il concorso diede l'esito seguente:
Areaock, Premio di L. 500 e oggetto d'arte;
Pornicais II, L. 300;
Goeland, L. 50 e cronometro;
Dahaila, L. 150.

Navigazione interna

Lo scavo di un nuovo grande canale nell'America del Nord.

Il Canale della Baja di Georgian (Canadà), la frontiera artificiale tra il Canadà e gli Stati Uniti che va dal Pacifico al lago Superiore, è interrotto, come tutti sanno, ad est dei quattro laghi Superiore, Eriè, Urone e Ontario. Il Michigan appartiene interamente al territorio degli Stati Uniti, ma gli altri quattro laghi hanno ciascuno una riva canadese.

L'itinerario fluviale attualmente seguito che va dal lago Superiore pel canale di Salto-Santa Maria nel lago Urone indi nel lago Eriè e di là per il canale di Welland nel lago Ontario donde per il San Lorenzo, opportunamente canalizzato, giunge a Montreal, è troppo lento per soddisfare ai bisogni del traffico canadiano; si è pensato quindi ad un progetto tendente a creare una comunicazione fluviale canadiana diretta, tra il lago Urone, il lago Superiore e l'Atlantico.

Occorre, per tradurre in pratica tale progetto, tagliare la punta della penisola interposta fra i due grandi laghi, utilizzare il lago di Nipissing ed il fiume Ottawa per raggiungere il San Lorenzo a Montreal.

Il canale che sarà costruito permetterà alle grandi navi circolanti sui laghi d'arrivare in riva all'Atlantico, facilitando così il trasporto dei cereali dei quali è nota l'enorme produzione ed esportazione.

Sismologia

Il padre Guido Alfani — direttore dell'Osservatorio Ximeniano di Firenze — avendo recentemente ottenuto la libera docenza di sismologia, ha iniziato le sue lezioni nell'Ateneo fiorentino.

La cosa è tanto più interessante in quanto, per ora, questa è l'unica cattedra di sismologia esistente nel mondo.

Strade

E' stato provveduto con Decreto Reale fra l'altro anche alla classificazione, fra le strade provinciali di Roma, di quella che dalla Via Appia porta all'abitato ed alla stazione ferroviaria di Civita Lavinia; alla concessione di un sussidio al Comune di Castellabate, provincia di Salerno, per la costruzione della strada che conduce alla provinciale di Casal Velino; alla concessione di un sussidio al Comune di Maretto d'Asti per la costruzione della strada che dalla frazione Serra Goria reca alla stazione di Villafranca d'Asti.

Strade ordinarie.

— Gli stradali G. B. Fardella e Borgo Annunziata di Trapani sono in pessime condizioni.

— Venne inaugurata la strada provinciale tra Casal Casa Selvatico e Berceto.

— E' in costruzione la strada Chianni-Bagni di Casciana.

— Si lamentano le cattive condizioni di alcune strade della provincia di Ferrara.

— Si sta studiando il progetto di un nuovo ponte sull'Oglio a Palazzolo.

Telegrafi

Cerimonie... a distanza.

Il presidente degli Stati Uniti, Taft, ha testè inaugurato l'Esposizione dell'Alaska, ma non potendo, per affari o per altro, intervenirvi, ha pensato di iniziare la cerimonia per mezzo del telegrafo senza fili.

L'esempio fu recentemente seguito anche dal Re d'Inghilterra il quale in modo analogo inaugurò l'Istituto Edoardo per la tubercolosi a Montreal, semplicemente esercitando una pressione su un bottone elettrico a Chichester Park dove egli in quel momento si trovava.

MODA

Ciò che rende interessanti le prime manifestazioni della moda nella presente stagione, è la varietà e l'ampiezza che essa lascia alla fantasia di scegliere a nostro talento il tipo di indumenti da noi preferito.

Mentre quest'anno la giacca lunga sembrava l'uniforme obbligatoria, ecco che l'inverno in cui siamo per entrare, tollera tutte le dimensioni nel taglio della giacchetta e noi possiamo portarla lunghissima come una *redingote*, scendente alle ginocchia, od arrestantesi appena al disotto delle anche.

La vita è più ricca sui fianchi disegnando in modo un po' meno rudimentale di prima, la linea del busto. Per la giacchetta le maniche liscie sono sempre lunghe, piatte, e sostenute appena alla spalla. Qualche manica di maggiore fantasia è fatta d'un sol pezzo con la giacchetta.

Questi vestiti drappeggiati in pieghe come un peplo antico, si inspirano specialmente alle belle linee greche delle quali si cerca di risuscitare l'armonia.

Ma per il costume *tailleur* noi preferiamo sempre il classico soprabito di tipo mascolino comodo e semplice — alle applicazioni dei drappeggi. Acquista molta voga nel presente inverno fra i nostri costumi, l'abito *tailleur* in velluto. Non si tratta di un velluto fantasia, ma di un velluto unito. — Colori nuovi e gai formeranno un novello elemento all'eleganza e si porterà del velluto di tutte le tinte e di tutte le sfumature: tinte scure, tinte chiare; i verdi, i turchini, i *marrons*, domineranno sugli altri e la gamma molto varia dei loro toni ci fornirà degli effetti armoniosi. Sui velluti spiccheranno dei risvolti in *moerro*, ciò che non escluderà in stagione più inoltrata la comparsa dei risvolti di pelliccia.

Un'altra novità attuale è la piacevole mescolanza delle stoffe pesanti e delle mussoline di seta. Sopra la severità dei tessuti invernali svolazzano delle sciarpe spumose di serica mussolina che animano la persona di una nota vivace e biricchina. L'idea è graziosissima, massime per la sua originalità. Basta che un raggio di sole venga a rischiarare il paesaggio invernale che questo particolare ci mette nell'anima il senso di una visione primaverile.

La moda sportiva e turistica non presenta quest'anno gran cosa di notevole all'infuori dei tentativi verso un orientamento dei costumi femminili per viaggi aerei. Ma poichè le donne che si affidano ai voli audaci degli aeroplani si possono contare sulle dita così i conati della moda debbonsi considerare più sotto l'aspetto di curiosità, che sotto quello di vera pratica della vita femminile.

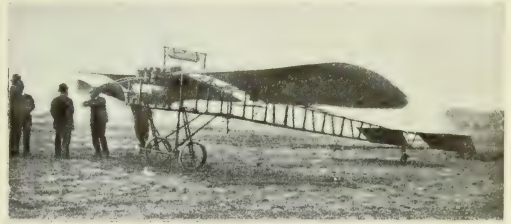
L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.

Stato dei lavori per la costruzione del nuovo ponte Vittorio Emanuele a Roma.

Attuale ponte in ferro che verrà sostituito dal ponte Vittorio Emanuele.

Impianto d'un giardino di palme in piazza Cavour, a Roma.

(Fot. Argus).

Biplano del portoghese Gomez da Silva.

Nuovo monoplano Marquézy con motore Clerget.

Veicolo antico che ritorna di moda. Il palanchino a Berlino.

L'Esposizione automobilistica dell'Olympia a Londra.

(Fot. Argus).

Natale al Camerum (Africa tedesca).

Il vulcano Tenerifa, di cui è nota la recente formidabile eruzione.

Natale in Groenlandia.

(Fot. Argus).

BIBLIOTECA

Alessandro Fiaschi, *L'occultismo in trappola.* Pagine 379; L. 4. Milano, L. F. Cogliati, Corso Porta Romana, 17.

L'argomento esorbita un poco dalla nostra materia e... dalle competenze nostre. Ed è sopratutto per queste ragioni che ci esimiamo di porgere un giudizio sugli intenti del libro. L'occultismo ha seguaci e credenti convinti e fervidi come nemici decisi ed irreducibili e del pari eruditi e del pari autorevoli. Ci limiteremo quindi a dire che l'opera in sè è interessantissima, fondata com'è su ricerche diligenti che fornirono una gran copia di ricordi e di dati.

A. Dumas, *Ceux qui ont vole et leur appareils;* Stud book de l'aviation. Pag. 182; Fr. 2. Edition du Journal l'« Aero », 198, rue de Courcelles, Paris.

L'aviazione ha ormai la sua storia. Storia importante nella serie degli umani progressi. Ma il pregio del libro devesi ricercare più che altro nella pratica disposizione della materia che ne costituisce un prontuario tecnico, sportivo e statistico fatto per essere consultato da coloro che amano avere in proposito idee precise.

R. Desmons, *Comment on construit un aeroplane.* Pag. 28; Fr. 1. Paris, Librairie des Sciences Aeronautiques. F. Louis Vivien, Libraire-éditeur, 20, rue Saulnier.

In un'epoca, anzi in una stagione come la presente, in cui gran parte dell'interesse del pubblico è rivolto alle Esposizioni di ordigni volanti riuscirà di sommo interesse e profitto la lettura di questo breve e chiaro trattato, d'un autorevole studioso e divulgatore.

Louis Lelasseux et René Marque, ingenieurs des arts et manufactures, *L'aeroplane pour tous.* Pag. 125; Fr. 2. Paris, Librairie Aeronautique, 32, rue Madame.

La teoria, la pratica costruttiva, lo *sport*, e la storia vi son contemperati con perfetto equilibrio di elementi. La trattazione vi è svolta con suggestiva e perspicua semplicità.

R. Petit, *Le constructeur de petits aeroplanes* (Piani d'esecuzione di quattro aeroplani ridotti, con indicazioni per costruirli). L. 1,50. Librairie Aeronautique, 32, rue Madame, Paris.

Gli inventori italiani di macchine per volare (e sono un'infinità) avrebbero bisogno di meditare queste pagine e questi disegni per integrare ai loro ritrovati che sono sovente genialissimi il concetto delle pratiche necessità costruttive, affinchè i loro sforzi non vadano smarriti in deplorevoli errori di natura elementare ed accessoria.

R. Petit, *Comment on construit un aeroplane* (Calcolo dell'apparecchio, materie prime, i motori, la fusoliera, le ali). Pag. 133; Fr. 2. Librairie Aeronautique, 32, rue Madame, Paris.

Questo trattatello completa l'opera precedente ed è come un corso superiore di studi teorici-pratici che fa seguito alla iniziazione. I tecnici dell'aviazione e coloro che intendono diventarli, faranno bene a leggerlo attentamente.

Charles Fontaine, *Comment Bleriot a traversé la Manche.* Pag. 151; L. 3. Librairie Aeronautique, 32, rue Madame, Paris.

E' forse nei secoli la prima gesta d'epopea della quale si conservino dei documenti matematici. Quello di esporli ordinatamente è lo scopo del volume, il quale è pubblicato con gran lusso tipografico ed illustrativo, il che certamente non guasta al valore intrinseco dell'opera.

Gaston Bonnefoy, *Le code de l'air.* L'areonautica e l'aviazione nel diritto francese ed in quello internazionale. Pag. 276; Fr. 5. Paris, Librairie des Sciences Politiques et Sociales, Marcel Rivière, 31, rue Jacob et 1, rue Saint Benoit.

Sembra una intempestiva anticipazione il codice dell'aria, eppure non è. Attualmente della questione che viene a rivoluzionare i principî fondamentali del diritto tradizionale, si occupano solo i giuristi e pochi legislatori. Domani, quando la pratica del volo si sarà generalizzata, la preoccupazione di stabilire una giurisprudenza del nuovissimo dominio aëreo, sarà universale. Bene è quindi che intanto si cominci ad orientarci, a scanso sopratutto di prossimi gravi errori ed ingiurie al progresso.

Giulio Castelli, *Il dominio dell'aria.* Estratto dalla « Rivista internazionale di scienze sociali e discipline ausiliarie ». Roma, Tip. dell'Unione Cooperativa Editrice, via Federico Cesi, 45.

Ciò che s'è detto più sopra pel volume del Bonnefoy, rispetto al diritto francese ed internazionale, si può ripetere qui per la monografia del Castelli rispetto al diritto italiano. Non dimentichiamo che l'Italia è la patria delle leggi e che da noi principalmente il problema dev'essere sviscerato ed illuminato a tempo. Del che questo opuscolo è già una garanzia promettente.

Commandant Boutticaux, *La navigation aerienne* (ballons dirigeables). Pag. 103; Fr. 2,75. Librairie Ch. Delagrave, 15, rue Soufflot, Paris.

Il quesito della navigazione aerea per mezzo di palloni dirigibili, più che una prospettiva avvenirista, forma, nell'ora storica che volge, una preoccupazione immanente, poichè si intreccia al problema grave degli armamenti. Il triplice rapporto: storico, tecnico e politico è contemplato dall'autore in una rassegna completa di nozioni utili ed interessanti.

Auguste Pierron, *Responsabilité des accidents d'automobiles aux points de vue civil et penal.* Pagine 256; Fr. 4,50. Montpellier, Imprimerie J. Lauriol, rue Collot, 9.

L'argomento è fra i più scottanti e d'attualità. Gli interessati sarà bene che prendano visione di un'opera che notomizza con senso vivo della realtà e col sussidio di poderosa dottrina, una delle miserie più deplorate e deplorevoli dell'automobilismo.

L. T., *Le Petrole, Pubblications Lucien Anfry,* Paris.

Di questo elemento che, oltre a dar luce ai poveri, provvede la forza motrice dei moderni veicoli e di tante macchine industriali, l'autore in poche pagine traccia l'origine, l'industria, l'economia e l'avvenire. Utili e pregevoli pagine da cui l'automobilista deve per ragioni di pratica e di coltura, prendere conoscenza.

Giulio De Frenzi, *Per l'Italianità del « Gardasee ».* con prefazione di Scipio Sighele. (Questioni nazionali). Pag. 79; L. 1. Napoli, Riccardo Riccardi, editore.

I giornali hanno ormai ampiamente sminuzzato l'argomento, perchè metta conto a distanza di tempo, di ritornarvi su. Qualunque sia la nostra opinione sulla portata pratica di questa campagna, non possiamo a meno di porgere all'autore, valoroso collega nostro, il saluto dell'armi, per la soggettiva generosità e la forte dialettica della sua battaglia.

René Mazuyer, *Le pourboire* (Thèse pour le doctorat en droit). Marseille, Typographie et Lithographie Barlatier, 17-19, rue Venture.

I turisti rispetto alla mancia si dividono in due grandi categorie: quelli che non la dànno o la dànno... per forza, e quelli che la largiscono per convinzione. Chi ha ragione? Si deve abolire o serbare questa costumanza? *That is the question*, rispondono irresoluti gli Amleti della mancia, combattuti fra lo sdegno, la speranza ed il timore. Il Mazuyer sviscera ampiamente il quesito e ne deriva delle illazioni che non possono a meno di meritar considerazione di chi trovasi sovente a dover pagare tale tributo.

Indice della Rivista 1909

Indice per materie.

AERONAUTICA AVIAZIONE.

ALBERGHI.

ALPINISMO, SKY E SPORTS INVERNALI.

AMMINISTRAZIONE.

ARCHEOLOGIA, PALEONTOLOGIA e STORIA

ARTE, VARIETÀ, CURIOSITA'.

ASSEMBLEE E SEDUTE.

ATTUALITÀ NELL'IMAGINE

AUTOMOBILISMO.

BENZINA.

BIBLIOGRAFIA.

CACCIA.

CARTA D'ITALIA DEL TOURING.

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 650.000.

CARTELLI INDICATORI.

CICLISMO.

CONCORSI.

CONGRESSI.

CONSULENZA LEGALE.

CONVEGNI.

ELENCO DEI CANDIDATI.

ESPOSIZIONI.

FERROVIE.

FOTOGRAFIA.

GEOGRAFIA, FOTOGRAFIA CARTOGRAFIA.

IGIENE E SCIENZA MEDICA.

ISTRUZIONI AI SOCI.

LEGISLAZIONE E STATISTICA.

MONUMENTI.

MOTONAUTICA.

NAVIGAZIONE INTERNA.

NECROLOGI.

NUOTO.

OROGRAFIA.

PONTI.

PREMI DI BENEMERENZA.

PROPAGANDA.

PUBBLICAZIONI.

QUOTE SOCIALI.

RIMBOSCHIMENTO.

RIVISTA.

RIVISTA DELLE RIVISTE.

SOCI.

SOCI BENEMERITI.

SOCI QUINQUENNALI.

SOCI VITALIZI.

STRENNA DEL TOURING.

TASSE E DOGANE.

TASSA SUI VELOCIPEDI.

TECNICA CENNI E NOTIZIE.

TESSERE E TRITTICI.

TOPONOMASTICA.

TRASPORTO.

TURISMO NAUTICO.

UFFICI DEL TOURING.

VARIE D'ATTUALITÀ E DI SCIENZA.

VIABILITÀ STRADE E VALICHI.

VIAGGI TURISTICI SPORTIVI ED ESPLORAZIONI.

VILLEGGIATURE

V. C. A.

VOTAZIONI.

Indice per Autori.

VERSAMENTO QUOTA 1910

Il sottoscritto ....
(Nome e cognome leggibili)

....

residente nel Comune di ....

(Provincia di .... *)*

Via .... *N.* ....

socio del T. C. I. con tessera N. ....

trasmette l'importo della quota 1910 *in L.* 6.

(L. 8 pei residenti all'Estero).

Firma dell'associato

....

Da .... *il* .... *19*......

DOMANDA DI PASSAGGIO

a Socio quinquennale o vitalizio del T. C. I.

Il sottoscritto ....
(Nome e cognome)
....

residente nel Comune di ....

(Provincia di .... *)*

Via .... *N.* ....

socio { *annuale* / *quinquennale* } *del Touring*

dall'anno .... *all'anno* ....

con Tessera N. .... *chiede di*

passare fra i Soci { quinquennali / vitalizi }

e all'uopo versa la quota di L (1) ....

Richiede inoltre l'invio gratuito dello speciale distintivo spettantegli per la categoria prescelta, e l'Agenda Touring.

Firma dell'associato

....

Da .... *il* *190*

(1) Quota quinquennale L. 30 (L. 40 all'estero). — Quota vitalizia L. 90 (L. 115 all'estero) per chi è socio da almeno due anni. — A tutti i Soci quinquennali che diventano vitalizi vengono inoltre calcolate le annualità anticipate e non ancora incominciate.

AL MIGLIORE, LE MIGLIORI VITTORIE
Dopo la MILANO - S. REMO
(su bicicletta ATALA)
il GIRO DI FRANCIA
(su bicicletta ALCYON)
il GIRO D'ITALIA
(su bicicletta ATALA)
DUNLOP
DUNLOP TYRE
vince
la Corsa Nazion. XX Settembre
(su bicicletta BIANCHI)
la Corsa Inter. Milano-Varese
(su ciclo LEGNANO)
la Coppa di Castellanza
(su bicicletta BIANCHI)
la Coppa di Brianza
(su bicicletta STUCCHI)
il Circuito Emiliano
(su bicicletta ATALA)
la Corsa Nazionale d'Angera
(su bicicletta ATALA)
la Corsa Internaz. di Intra
(su bicicletta STUCCHI)
Onore ai Pneumatici
DUNLOP
VICTORIA

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T.C.I. in qualità di socio . . . . { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa L. 6 (L. 8 se all'estero) } più L. 2 per ammiss.
(2) » » 30 (» 40 » »)
(3) » una volta sola L. 100 (L. 125 se all'estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 28 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. pubblicati nel 1906-07-08-09 (*) *ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.*

Nome e cognome ....

Paternità .... *di anni* ....

Professione ....

Indirizzo { *Comune di* .... / *Provincia di* .... / *Via* .... *N.* ...... }

Firma del richiedente ....

» *del padre, tutore o marito* ....

» *del socio presentatore* ....

Da .... *il* *190*

(*) Cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Pesaro, Sciacca, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T.C.I. in qualità di socio . . . . { Annuale (1) / Quinquennale (2) / Vitalizio (3) } e all'uopo

(1) versa L. 6 (L. 8 se all'estero) } più L. 2 per ammiss.
(2) » » 30 (» 40 » »)
(3) » una volta sola L. 100 (L. 125 se all'estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 28 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. pubblicati nel 1906-07-08-09 (*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Nome e cognome ....

Paternità .... di anni ....

Professione ....

Indirizzo { Comune di .... / Provincia di .... / Via .... N. ...... }

Firma del richiedente ....

» del padre, tutore o marito ....

» del socio presentatore ....

Da .... il 190

(*) Cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Pesaro, Sciacca, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

Un nuovo Concorso indetto dal T. C. I.

Il T. C. I. apre un concorso *per una memoria sui materiali da massicciata e per una corrispondente raccolta di campioni.*

La Commissione strade ne ha compilato il programma tenendo conto dello stato presente della questione stradale in Italia, e della necessità di una scelta razionale dei materiali da massicciata in relazione alla loro natura litologica, ai loro coefficenti di qualità, alla loro provenienza, al carreggio, ed a tutti gli altri elementi che possono influire sul consumo unitario e sul costo dei materiali stessi.

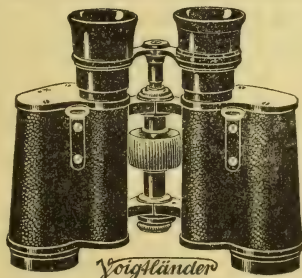
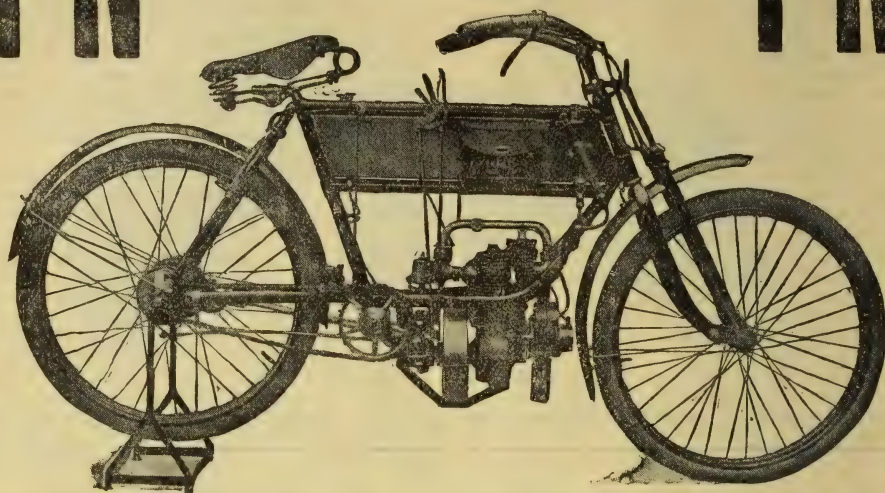
Ognuno pensa di quanta utilità può essere la raccolta, per ogni regione d'Italia, dei campioni di tutte le rocce utilizzabili per la manutenzione delle massicciate stradali, unita a tutti quei dati pratici e scientifici per cui riesca possibile l'istituire dei confronti fra materiali della stessa regione, e materiali di regioni diverse.

E quando tutto ciò sarà a disposizione degli ingegneri addetti alla cura diretta delle strade, potrà finalmente essere tolto alla sola consuetudine il compito importantissimo della scelta dei materiali da massicciata per essere portato nel campo di uno studio razionale, basato sulla constatazione dei fatti.

Il concorso è dotato di 7000 lire di premi, di medaglie d'oro e d'argento, e di diplomi di benemerenza riservati a quelle Amministrazioni pubbliche che avranno incoraggiati i tecnici da loro dipendenti, a concorrere.

Per il pagamento della tassa annuale di circolazione sui velocipedi, motocicli e automobili.

Le pratiche esperite dal Touring presso il Ministero delle Finanze per ottenere che il pagamento della tassa di circolazione sui velocipedi, motocicli ed automobili non si effettuasse col 1° gennaio 1910, ma venisse con decreto reale ritardato per un certo limite di tempo, in attesa che il progetto di legge riguardante dette tasse fosse approvato dal Parlamento, non ebbero successo.

Il Ministero delle Finanze con apposita circolare ha invece stabilito che per i velocipedi motocicli ed automobili che circoleranno sulle aree pubbliche dal 1° gennaio 1910 in avanti si dovrà aver pagata la tassa nella misura stabilita dalla legge che in quell'epoca sarà in vigore. La prova di tale pagamento verrà dato dietro esibizione dei *Buoni provvisori di tassa pagata* che verranno rilasciati dai competenti uffici invece dei contrassegni metallici di cui l'Amministrazione delle Finanze ha dovuto ritardare le consuete provviste, in attesa che la riforma progettata fosse approvata dalle Camere

Riproduzione dell'originale del certificato della Moto F N. a 2 velocità (vedi pagina contro) visibile a chiunque nei nostri uffici unitamente ad altri testè pervenuteci.

A. Fusi –
Milano

La moto F. N. a 2
velocità da voi acquista_
ta è meravigliosa.
Ho avuto agio di provarla
in modo completo fin dal
mio primo viaggio Bolo_
gna - Roma. Il suo fun_
zionamento è perfetto e la
manutenzione ben semplice.
Il cambiamento di velocità mi
ha permesso di superare tutte
salite, compresa la Somma,
fra Spoleto e Terni, che
mai ero riuscito a superare,
senza pedalare, con motoci_
cli di altre marche e di gran forza.
Sorpreso dalla pioggia, ho
percorso strade piene di fango
e di acqua senza slittare
e sentendomi perfettamen_
te sicuro in marcia.
Sono lieto darvi questo atte_
stato, non richiesto, autoriz_
zandovi a farne quell'uso
che crederete migliore.
Cav. Costantino Brecci Devoti
Via Marghera - Roma

e restino così definitivamente stabilite le tasse dovute e fissato il tipo di contrassegni da adattarsi ai veicoli soggetti a tassa.

I Buoni di tassa pagata dovranno essere sempre portati con i veicoli in circolazione e dovranno essere esibiti ad ogni richiesta degli ufficiali ed agenti della forza pubblica, delle guardie di finanza, forestali, di polizia urbana e campestre.

I Buoni in parola non saranno validi se non porteranno il timbro a secco di controllo applicato a cura del R. Ufficio tecnico di Finanza di Milano, e le indicazioni richieste per ogni singolo tipo, apposte a cura degli Uffici del Registro, con la applicazione del bollo a calendario, nonchè della firma dei titolari di questi.

I Buoni per i velocipedi e per i motocicli dovranno inoltre portare il timbro del Municipio e la firma del sindaco o di chi lo sostituisce. La vendita dei Buoni sarà effettuata con le stesse norme oggi in vigore per i contrassegni metallici.

I Buoni per gli automobili saranno invece direttamente venduti dagli Uffici del Registro, i quali sono obbligati ad assicurarsi mediante esame della licenza di circolazione, che i richiedenti abbiano residenza o dimora in un Comune compreso nella rispettiva giurisdizione.

Il Ministero si riserva di avvertire, col mezzo dei Comuni, i possessori dei veicoli, del giorno in cui i Buoni provvisori cesseranno di avere efficacia legale, e dovranno, a cura dei possessori stessi, essere restituiti, nella loro assoluta integrità, ai Municipi, se si riferiscano a velocipedi e motocicli, od agli Uffici del Registro, se si riferiscano ad automobili; e ciò verso consegna, naturalmente gratuita, delle targhette metalliche da adattarsi ai veicoli.

Ove accada che col 1° gennaio 1910 si debbano riscuotere le tasse a sensi della legge 10 dicembre 1905, N. 582, e che segua poi la approvazione del disegno di legge modificativa, il Ministero darà le disposizioni opportune per le restituzioni parziali di tassa che risulteranno dovute, e per il ricupero della differenza in più dovuta dai possessori di veicoli le cui tasse saranno aumentate.

Circolazione degli automobili e motocicli in prova.

E' noto come i fabbricanti e commercianti di automobili usufruiscano della concessione della circolazione in esenzione di tassa per le vetture automobili che si debbano tecnicamente esperimentare dai fabbricanti, o che debbano essere mostrate in prova agli acquirenti. Orbene, le norme che reggono tutt'ora la circolazione degli automobili in prova rimarranno temporaneamente in vigore, in attesa che sia approvato il progetto di legge sulla tassa dei velocipedi e veicoli semoventi per emanare le occorrenti disposizioni regolamentari che devono disciplinare agli effetti finanziari, la circolazione in prova, la quale come rilevasi dal progetto in questione fu estesa anche ai motocicli.

Le tasse speciali però stabilite per le automobili e per i motocicli in prova dovranno essere subito riscosse mediante rilascio, ai concessionari, dei Buoni provvisori in uso per le automobili e per i motocicli. Tali Buoni saranno muniti di un timbro speciale che attesti la natura particolare del documento. A suo tempo, anche questi Buoni saranno sostituiti con appositi contrassegni metallici.

STRENNE DEL TOURING PER NATALE E CAPO D'ANNO

Scheda di ordinazione delle pubblicazioni e minuterie
di cui è menzione a pag. 558 di carta americana

Il sottoscritto (*nome e cognome*) ....
socio del T. C. I. con tessera N. ...., richiede l'invio al sottoindicato indirizzo, **franco di porto** (1) delle seguenti pubblicazioni e minuterie del T. C. I.:

N. .... copie dell' **Attraverso l' Italia** (ultima edizione):
31 fascicoli sciolti . . . . . . L. **25**
» » in astuccio formato Album . . . » **30** } e unisce . . . L. ......
» » con due copertine per la rilegatura » **32**

N. .... copie dell' **Annuario dell' Automobilismo, del Ciclismo e dei Trasporti Moderni** (ultima edizione) a L. **3**, ed unisce . . . . » ......

N. .... copie della **Carta Automobilistica** - Foglio I: *Italia settentrionale e regioni limitrofe* — Tascabile comune a L. **3**; Tascabile di lusso a L. **9**; Murale a L. **8**; e unisce . . . . » ......

N. .... **Distintivo placca** per automobili e imbarcazioni. — D'argento massiccio con smalti a L. **20**; argentato con smalti a L. **9**; e unisce . . . . . » ......

N. .... **Guidone** per automobili e imbarcazioni. — Primo tipo a L. **5**; secondo tipo a L. **7**; terzo tipo a L. **10**; e unisce . . . . » ......

N. .... **Mobiletto** per la raccolta della Carta d'Italia in fogli piegati, a L. **10**; unisce » ......

N. .... **Cartella-Atlante** per la raccolta della Carta d'Italia in fogli stesi. — Tipo di lusso a L. **10**; tipo comune a L. **6**; e unisce . . . . » ......

N. .... **Borsette di Medicazione.** — Tipo da L. **12** per ciclista; da L. **15, 35, 80, 100** per automobili; e unisce . . . . » ......

N. .... **Copertina per rilegare la Rivista,** in tela con fondo rosso, oppure in tela con impressioni dorate, a L. **1**; e unisce . . . . » ......

Aggiunge per spedizione franca di porto (1) . . . . » ......

Trasmette all'uopo con cartolina l'importo complessivo di L. ......

Indirizzo { Firma leggibile ....
Comune di .... Provincia di .... Via .... N. ......

(1) *Per spedizioni franche di porto aggiungere il 5 per cento dell'importo totale per spese postali, di confezione, ecc. Le spese di spedizione dell'* Attraverso l'Italia, *del* Mobiletto, *e delle* Borsette di medicazione *sono caricate in assegno.*

B.S.A.

TRADE MARKS
B.S.A.

CONCORSO INGHIAIAMENTO STRADE. — Dopo lettura dello schema di regolamento formulato dalla Commissione Strade come base di un nuovo concorso per materiale di inghiaiamento che ha il suo inizio dal voto della Giuria del Concorso indetto nel 1906 durante l'Esposizione Internazionale di Milano, si approvano in massima le norme del Concorso per ciò che si riferisce alla fissazione dei premi e alle modalità circa la loro assegnazione.

NOMINE. — Si nomina in sostituzione dell'ingegnere Gavazzi, il cav. Innocenzo Vigliardi Paravia a rappresentante del Touring nel Consiglio d'Amministrazione della Scuola professionale di conducenti automobili dell'Automobile Club di Milano.

DIRIGIBILE MILITARE. — In seguito al viaggio aereo Bracciano-Roma-Napoli-Roma, compiuto dal dirigibile militare con risultati così felici, considerato che con questo è iniziato col genio e i mezzi italiani l'êra del turismo aereo anche in Italia, si delibera di inviare una medaglia d'oro al colonnello Moris, comandante la Brigata Specialisti del Genio e una targhetta d'argento del turismo aereo da applicare sulla navicella del dirigibile stesso quale omaggio degli 80 000 soci del T.

PLAUSO. — Si manda un voto speciale di plauso al socio prof. cav. Umberto Guerzoni, direttore del Banco d'Italia y Rio de la Plata di Rosario S. Fè, che ha presentato in una sol volta 41 soci vitalizi.

CONCORSO PER UN SISTEMA DI SEGNALAZIONI FLUVIALI. — La Direzione nomina la Giuria di premiazione del Concorso per un sistema di segnalazioni fluviali quale è proposto dalla Commissione di Turismo Nautico e cioè:

Tre delegati della Commissione Nautica del Touring Club Italiano, deferendo al presidente della Commissione stessa di designarli;

Un delegato del Comitato di Milano per la Navigazione Interna, deferendo al presidente del Comitato di designarlo;

Il presidente del Magistrato alle Acque di Venezia, ing. comm. Ravà;

L'ispettore superiore del Genio Civile, capo del Compartimento del Po, comm. Pelleri;

L'ingegnere capo del Genio Civile della Provincia di Milano, on. comm. Sanjust di Teulada e l'ing. capo della Provincia di Bologna, cav. Lorenzo Moretta Gabetta.

Soci quinquennali.

Barge ing. Lorenzo, Torino — Bonistabile cap. Giuseppe, Milano — Botti Leonello, Mistretta — Calvi Evaristo, Pavia — Campana Filippo, Montesarchio — Ciuppa Michele, S. Agata Militello — Décugis Philippe, Toulon — Delfico conte Marino, Montesilvano — Faraci Marinaro Gaetano, S. Agata Militello — Georges Teodoro, Sestri Levante — Iguain Orfelio, Buenos Ayres — Lega ing. Manlio, Asmara — Lombardi Pietro, Salò — Meneghini Lucillo, Verona — Merlini rag. Ruggero, Genova — Milio Cangemi Eduardo, Naso — Morani rag. Annibale, Vimercate — Nebuloni sac. dott. Claudio, Milano — Saracchi Luigi, Milano — Thomas Enrico, Milano — Tosana Carlo, Brescia — Viscardi Filippo, Milano — Zurla marchese Umberto, Crema.

Soci benemeriti.

Bianchini Gerolamo, Lucerna — Bollo Amilcare, Pesaro — Brasi Gregorio, Serino — Colombo Antonio, Milano — Corbelletti rag. Luigi, Vercelli — Foderaro ten. col. Gaetano, Pistoia — Lanfranchi Angelo, Palazzolo sull'Oglio — Savini Alfredo, Las Varas — Teixeira de Mattos cav. Vittore, Roma — Valentini Ernesto, Tivoli — Vernazzi Francesco, Firenze — Verza Carlo, Milano.

TOTALE N. 1612.

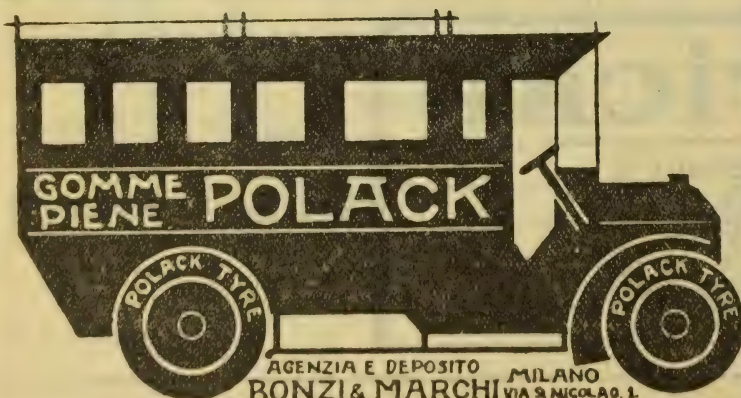
LA F.I.A.T. CON I NUOVI MODELLI 1909

RIAFFERMA IL TRADIZIONALE PRIMATO SPORTIVO E NE CONSEGUE IL COMPLETO *TRIONFO COMMERCIALE*

AGENTI GENERALI

F.I.A.T.-ALBERTI-STORERO

Sede Centrale: TORINO

Sedi: ROMA - MILANO
FIRENZE - GENOVA
NAPOLI - PADOVA

IL GLOBO

è riconosciuto il miglior preparato pulire e lucidare i metalli. In ven presso tutti i droghieri e negoziant generi casalinghi. Scatole da cent in più. *Rifiutare le scadenti contraffazi*
Vendita esclusiva all'ingrosso:
MAX FRANK, P. Risorgimento, 8 - Mil

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Settembre 1909

SOCI VITALIZI

ABBIATEGRASSO, Rovere Camillo — **ASMARA**, Buglia Luigi — **BIELLA**, Canepa Vittorio — **BRESCIA**, Bottarelli Mario — **BUDAPEST**, Egyedi Louis — **BUENOS AYRES**, Carosio ing. Giovanni — **CALLAO**, Trisano Angelo — **CANTELLO**, Dupont Richard — **CARPI**, Benassi Ferdinando — **CREMA**, Bonzi conte Antonio — **FERRARA**, Barbantini dott. Tommaso — **FIRENZE**, Amaldi dott. Paolo, Bastogi conte Giovanangelo — **GENOVA**, Repetto G. Attilio — **LA PAZ**, De Notta G. — **MILANO**, Anderloni Pietro; Brizzi Eugenio Raoul; Longhi dott. Antonio; Molina Alfredo — **MONTELUPONE**, Emiliani dott. Alessandro — **NEWPORT**, Fearing George R. — **PARMA**, Silva Silvio — **PORTOGRUARO**, Muschietti cav. uff. nob. Daniele — **PORTO PIRAMIDE**, Elena rag. Armando — **QUINTO AL MARE**, Ottone Giuseppe — **RISANO**, Agricola Nicolo' — **ROMA**, Bodrero comm. Pompeo; Borettini Artidoro; Negrotto Cambiaso Federico; Tchertkoff col. Gregorio — **S. GIOVANNI PERSICETO**, Sassoli Antonio — **SHANGHAI**, Jost Alberto — **TORINO**, Maffei Giovanni — **VALDAGNO**, Marzotto Luciano — **VERONA**, Pavesi Antonio — **VIENNA**, Ritter Mauthner Victor; Urban Ludwig.

SOCI ANNUALI

ALESSANDRIA. - *Asti.* — Rosa rag. Giovanni.
ANCONA. — Coen Alessandro, Galeazzi Augusto, Maggioni Mario, Morpurgo Marco.
AREZZO. — *S. Giovanni Valdarno-Malva.* — Parigi Savio.
ASCOLI PICENO. — *Amandola.* — Sforza avv. Guido.
Fermo. — Bernetti conte Tommaso.
AVELLINO. — *Flumeri.* — Pelosi Gaetano.
BARI. — *Bitonto.* - Pannone Vincenzo.
Conversano. — Raimondi Francesco.
Locorotondo. — Mitrano cav. Antonio.
BELLUNO. — Vandone Fiorenzo.
Feltre. — Brasi Giovanni.
Saviner di Rocca Pietore. — Callegari Celestino.
Selva di Cadore. — De Peri Giuseppe.
BENEVENTO. — *Montesarchio.* — Campana Filippo.
S. Lorenzo Maggiore. — Tancredi Vicenzino.
BERGAMO. — Lurà dott. Nino, Monticelli Pietro, Pavoni Cesare, Pavoni Giovanni, Sora Cesare.
Calolzio. — Società Orobia.
Riva di Sotto. — Camplani Andrea.
BOLOGNA. — Oppi Mario, Sinigallia Arnaldo, Zucchini ing. Dino.
Bagni Porretta. — Gomboli Giovanni.
Imola. — Sgobba cap. Vincenzo.
BRESCIA. — Castelli Vittorio, Coppari rag. geom. Pietro, Tomassini rag. geom. Attilio, Tu-

gnoli rag. geom. Giuseppe, Vitali rag. Davide.
Borno. — Brioschi Giacomo.
Breno. — Paolini ten. Giulio Cesare.
Castenedolo. — Cobianchi Mario, Masseroli dott. Otilio.
Rivoltella. — Melegatti cav. don Domenico.
Rovato. — Bonomelli Eugenio, Ferrari Silvio.
CAGLIARI. — *Decimomannu.* — Pea Faustino.
CAMPOBASSO. — *Agnone.* — D'Onofrio Francesco.
S. Giovanni in Galdo. — Vasilotta Luigi.
CASERTA. — Paladini Riccardo.
Acquafondata. — Pastore dott. Vincenzo.
Arienzo. — Municipio.
Arpino. — Gabriele Giuseppe.
Piedimonte. — Falanga avv. Raffaello.
S. Felice a Cancello. — Medici Costantino.
CATANIA. — Arena Nicolò.
Acireale. — D'Amico Puglisi Camillo, Reitano Rocca Alfio, Scionti dott. Oreste.
Mineo. — Ciancico Scudero avv. Vincenzo.
CATANZARO. — Parlato Carlo.
Curinga. — Bevilacqua Bernardo.
Simbario. — Bertucci don Bruno.
CHIETI. — Pietrangeli ing. Ezio.
Lentella. — Giovannelli Francesco.
COMO. — Bergonzi Domenico, Capitani Emilio, Visconti Pietro.
Arcisate. — Spaini Pio.
Bellano. — Merletti Umberto.
Brunate. — Clerici Lorenzo.
Camerlata. — Bellati ten. gen. cav. Giuseppe.
Cernobbio. — Fabani dott. Giuseppe.
Comerio. — Brunella Massimo.
Germignaga. — Donati Angelo.
Lecco. — Pazzini Carlo.
Limido. — Pagani Giuseppe.
Olginate. — Gilardi Alessandro.
Osteno. — Taroni Ferdinando.
Ponte Chiasso. — Bonetti Giuseppe.
Valgreghentino. — Ciboldi Mario.
COSENZA. — Grisolia bar. Oscar.
Cassano Jonio. — Castagnola rag. Gino.
Oriolo. — Acciardi avv. Francesco.
S. Marco Argentano. — Curatolo Tommaso, Sarpi dott. Ernesto, Selvaggi bar. Francesco, Selvaggi prof. Menotti.
CREMONA. — Francioni Angelo, Muggia Gino, Touraine ing. Augusto.
Castelvisconti. — De Poli Achille.
Dovera. — Curci Carlo.
Piadena. — Municipio.
Soresina. — Pini Giuseppe.
CUNEO. — *Alba.* — Riccomagno Luigi.
Mondovì. — Blengini Giovanni, Ponzetti prof. Giovanni.
Saluzzo. — Beltrandi Luigi.
Valloriate. — Bruno Matteo.
FERRARA. — Bosisio cap. Giulio, Colombari Cesare, Mazza Alfonso.
Pontelagoscuro. — Marconi Attilio, Selvatici dott. Ettore.
FIRENZE. — Bianda Anselmo, Ginori Carlo, Giordano Mario, Lascaraky Gian Luca, Morozzi ing. Luigi.
Dovadola. — Giammarchi ing. Giuseppe.
Pistoia. — Petrini Oddone.
FORLI'. — Gherardi Giuseppe.
Rimini. — Alessandroni Giulio.
Savignano di Romagna. — Gambarara Francesco.
GENOVA. — Bardazza Mario, Bernati ing. Gaspare, Carbone prof. arch. Dario, Costa Giuseppe, Dodero Francesco, Ferrari avv. Renato, Firpo Emilio, Forni rag. Tullio, Mangini rag. Arturo, Marcenaro Pio, Merlini rag. Ruggero, Tallevi Roberto, Vinelli Enrico.
Giusvalla. — Manzino G. Antonio.
Nervi. — Mangini dott. Gioacchino.
Quarto al Mare. — Geriola dott Giov. B.
Quinto. — Ravano Giuseppe, Ravano cav. Pietro.
Savona. — Astengo Andrea.
Spezia. — Lo Faro ten. Giovanni, Monti prof. dott. Edoardo.
GIRGENTI. — *Canicattì.* — Marchese cav. uff. dott. Luigi.
Porto Empedocle. — Gibilaro Salvatore di Luigi.
S. Margherita Belice. — Passacantando Guido.
GROSSETO. — Gambini Alessandro, Tozzi Amos.
LECCE. — Marschiczek ing. cav. Gaetano, Spezzaferri Edoardo.
Alezio. — Castoldi Temistocle, De Benedittis Andrea, De Benedittis Giuseppe, Maglione Angelo, Mottola Rocco.
Gallipoli. — Bortone Arturo, d'Elia Nicola, De Luca Filippo, Guido Franco, Leopizzi Giuseppe, Stefanelli Emilio.

Matino. — Esposito Stefano.
LUCCA. — *Borgo a Mozzano.* — Fazzi not. Antonio.
Pietrasanta. — Sormanni Dino.
MACERATA. — *Matelica.* — Amici Pacifico, Finaguerra De Sanctis dott. Giulio, Leoni Umberto.
MANTOVA. — Bulgarelli Umberto, Montini Nicola, Rossi Bruto, Valentini Pietro.
Virgilio. — Mozzini Tersilio.
MASSA CARRARA. — *Carrara.* Iori Gino.
MESSINA. — *Mistretta.* — Botti Leonello.
Naso. — Milio Cangemi Eduardo.
S. Agata Militello. — Ciuppa Michele, Faraci Marinaro Gaetano.
Serro di Messina. — Bruno Antonino.
MILANO. — Aubert Aristide, Barbieri Prospero, Bellora Emilio, Bertola Antonio, Biroli Federico, Cirla Antonio, Coen rag. Dario, D'Amelio ing. Girolamo, De Ponti dott. Gaspare, Fattori Giovanni, Ferrero Cesare, Ghirardini Carlo, Groppi Sante, Lucchini onor. Angelo, Majocchi Piero, Marzio Giovanni, Mayer Maurizio, Orgnieri dott. Angelo, Orlando Giuseppe, Ottolini Guido, Panzeri Alfredo, Peretti Alfredo, Prinetti Castelletti conte Emanuele, Raffa Romolo, Rizzi Cesare, Sironi ing. Giosuè, Torre Mario, Viscardi Filippo.
Albizzate. — Cassoni Ennio.
Binasco. — Rognoni Giuseppe.
Casalpusterlengo. — Municipio.
Codogno. — Fiorenzuola rag. Giovanni, Stroppa dott. Cesare, Zanoncelli Vittorio.
Lodi. — Bettoni Lodovico, Gallani Alessio.
Melegnano. — Carimati Ambrogio.
Mombello. — Bassi dott. Alberto, Boni dott. Attilio.
Monza. — Radaelli Enrico.
S. Stefano al Corno. — Borella Davide, Palladini Giuseppe.
Trezzo d'Adda. — Nava Giovanni.
MODENA. — Braidi Bartolomeo, Emiliani Simone.
Carpi. — Pietri Dorando.
Rubbiano. — Sajelli don Adone.
Spilamberto. — Galvani conte dott. Alberto.
NAPOLI. — Alfani Luigi, Avallone Gennaro, Bellosatto Silvio, Bonera Vincenzo, Campoli Giuseppe, Fonseca Giuseppe, Gatti Farina Carlo, Martello Carlo, Peirce Giorgio, Peirce Guglielmo, Piscicelli Taeggi Marcello, Pistolese ing. Pietro, Prinzi Pasquale, Silvestri magg. Vincenzo, Siracusa comm. Carmine, Squassi Alessandro, Trapanese Salvatore.
Casalnuovo. — Rea sac. Francesco.
Meta. — Caruso ing. Antonio.
Portici. — Marinucci Guido.
NOVARA. — Posto Giovanni.
Baveno. — Ongaro Carlo.
Biella. — Wimmer Giuseppe.
Bognanco Dentro. — Rossi Ambrogio.
Borgolavezzaro. — Drovanti sac. Luigi.
Buronzo Vercellese. — Bozzola rag. Giuseppe.
Domodossola. — Maffioli Angelo.
Finero. — Flamia Pompeo.
Mozzio. — Leoni Pierino.
Portula. — Bassotto Giuseppe, Bassotto Pierino, Società Poli Sportiva Juventus.
Vanzone. — Botti Gabriele.
Varallo Sesia. — Borini dott. Borino, Ceriani Eugenio, Mollero Angelo, Pieri avv. Giuseppe, Vignetta Luigi.
Vercelli. — Patrucco rag. Alfonso.
PADOVA. — Gnech Domenico.
Isola dell'Abba. — Giacometti Pietro.
PALERMO. — *Castelbuono.* — Mercanti Vincenzo.
Ustica. — Lopez de Onnate Gustavo.
PARMA. — Bagnoli Umberto, Bertolotti Luigi, Chiari Mansueto, Mori Romeo, Pescatori Achille, Rovelli cap. Alberto.
Bannone di Traversetolo. — Ziveri Umberto.
Ronco Campo Caneto. — Berselli Ernesto.
S. Polo Torrile. — OMATI ved. MISCHI marchesa CHIARA.
Zibello. — Fava geom. Venturino.
PAVIA. — Crosta Cesare.
Dorno. — Cerri Francesco.
PERUGIA. — Calindri ing. cav. Bruto, Mauri cav. Giuseppe.
Assisi. — Damiani Carlo.
Città di Castello. — Giovagnoli can. prof. Enrico, Prosperini march. Camillo.
Rieti. — Giannini rag. Carlo.
S. Maria degli Angeli. — Discepoli Francesco, Rondoni rag. Giuseppe.
Sigillo. — Agostinelli Giuseppe.

E. FLAIG
VIA MOSCOVA N. 15
MILANO
MODELLI 1910 INSUPERABILI
GRITZNER
CHIEDETE CATALOGHI
CHIEDETE CATALOGHI

PESARO. — Basteri ten. Gualtiero, Becci Adolfo, Bianchi Gianetto, Checcacci Dino, Luttichau Giorgio, Mattioli Alfredo, Meschini rag. Umberto, Negro Filosso ten. Tiziano, Riffelli Romolo, Scrocco Rodolfo, Sinibaldi Giuseppe, Sponza Enrico, Viterbo Giorgio.
Fano. — Biondelli Girolamo.
S. Angelo in Lizzola. — Andreatini Giuseppe.
Serrungarina. — Serafini cav. Serafino.
PIACENZA. — Cigala Fulgosi conte Agostino, Delle Donne Savio, Giorgi Domenico, Marigliani Felice, Micchetti Cesare.
PISA. — Pianigiani Clemente Ulisse.
Cecina. — Novi Orlando.
Volterra. — GRANDI ADELE.
PORTO MAURIZIO. — *S. Remo.* — Gazzano ing. Giacomo, Revello Giovanni.
POTENZA. — *Matera.* — Ridola Gregorio, Torraca Giuseppe.
RAVENNA. — *Conselice.* — Società Sportiva Conselicese.
Lugo. — Baracca Giovanni, Subini Guido.
REGGIO CALABRIA. — Badanelli Donati ten. Mario.
Oppido Mamertina. — Ferraris ing. Giuseppe.
REGGIO EMILIA. — Gorrieri dott. Arturo.
Campagnola Emilia. — Municipio.
Rolo. — Forattini Pio.
ROMA. — Auriti dott. Giacinto, Bettoja Maurizio, Bottaliga Gino, Iaco ten. Vincenzo, L'Abbate ing. Domenico, Lodi Rodolfo, Mazzoleni Attilio G., Mazzoleni Lorenzo G., Nutini cap. Brizio. Pavone avv. Amleto, Pesarini Francesco, Picarelli ing. Adolfo, Roveda Alberto, Trua ing. Antonio, Vezzani Vittorino.
Ceccano. — Gammarelli dott. Antonio.
Tivoli. — Baldelli Alfredo.
ROVIGO. — *Adria.* — Avanzo Pericle.
Ariano Polesine. — Bergamo Ezio.
SALERNO. — *Codola.* — Barba Raffaele.
Giffoni Vallepiana. — Dini Luigi.
Nocera Inferiore. — Silenzi ing. Riccardo.
Sarno. — Robustelli Alfredo.
SASSARI. — Sole avv. Battista, Stangoni Pancrazio Cesare.
Pozzomaggiore. — Meloni dott. Salvatore.
SIENA. — Saccaro Giuseppe.
Abbadia S. Salvatore. — Fallani Carlo.
SIRACUSA. — *Augusta.* — Lavaggi Giuseppe.
Modica. — Galfo Ruta cav. avv. Antonino.
SONDRIO. — *Tiolo di Grosio.* — Strambini ing. Antonio.
TERAMO. — Savini avv. Sigismondo, Trevi Vittorio.
Castellamare Adriatico. — Testa Flaviano.
Mutignano. — Caccianini bar. Gaetano.
Notaresco. — Cecchini Gaetano.
TORINO. — Barabino Zaverio, Bertet William, Brocchi Carlo, Burali Forti Umberto, Casalegno Luigi, Castellengo Luigi, Cavallo Alfonso, Dalla Costa Giuseppe, Delfino geom. Giovanni, Dematteis avv. Giacomo, Florio Carlo, Folchero Giuseppe, Forcheri Gian Paolo, Garetto Agostino, Gial Lever ing. Giovanni, Gibbone Antonio, Giordano Giuseppe, Grosso Celso, Marchese Giovanni, Poma dott. Giuseppe, Quarati ten. Pietro, Ratto Filippo, Rivotella Carlo, Rocca Alessandro, Rossi Carlo Enrico, Stillio Ernesto, Vareschi Umberto, Wolkorsky Boris.
Bardonecchia. — Marangoni Antonio.
Ceresole Reale. — Gillio don Giovanni.
Courmayeur. — Petigax Emilio.
Ingria. — Peretti not. G. B.
Montanaro. — Clara geom. Federico.
TRAPANI. — Aita ing. Rosario, Curatolo Salvatore, Faraone ing. Antonino, Guaiana ing. Luigi, Serraino Rosario.
Marsala. — Municipio.
Petrosino. — Notarstefano Francesco.
TREVISO. — Colonna Preti Anteo, Stradiotto Carlo.
UDINE. — Gropplero conte Ulderico, Orgnani nob. ing. Massimiliano, Rossi Pio Pompeo.
Maniago. — Bertolo Gino, d'Attimis Enrico.
S. Daniele. — Biasutti Ippolito.
S. Vito al Tagliamento. — Soppelsa Giovanni.

Miniera di Montechino.

Sedegliano. — Polidoro Remigio.
Torre Zuino. — Villoresi Achille.
Tricesimo. — Tolazzi Pietro.
VENEZIA. — De Mari Adolfo, Lili ing. Angelo, Molinari rag. Angelo, Scarabellin Giuseppe, Veratti Arrigo R.
S. Michele al Tagliamento. — Minio Gaspare.
VERONA. — *Legnago.* — Antonioli Guido.
Sommacampagna. — Cottini Giovanni.
VICENZA. — Meschinelli Domenico.
Ponte di Costozza. — Bertoldi Pietro.
Schio. — Carraro Gaetano, Dalla Cà Alessandro.
COLONIA ERITREA. — *Saganeiti.* — Bertolino Alberto.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Conforto Filippo.
Isola Morosini. — TONIZZO TERESA.
TRENTINO. — *Pergine.* — Piva geom. Giuseppe.
Riva. — Proclemer Vittore.
Zara. — Perissich Leopoldo.

Germania.

Cassel. — Von Gontard ing. Hans.
Liegnitz. — Di Valentin Enrico.
Münhen. — Von Fraukenberg Ludwigsdorf bar. Alex.
Uckingen. — Parietti Ernesto.

Inghilterra.

Putney. — Mackness cap. Edward Bayly.

Svizzera.

CANTON DI LUCERNA. — *Lucerna.* — Zignani Pietro.
Weggis. — Biguzzi Eugenio.
CANTON DI S. GALLO. — *S. Gallo.* — Hirzel Gian Giacomo.
CANTON TICINO. — *Mendrisio.* — Acerbi Silvio.
CANTON VALLESE. — *Briga.* — Faletti Secondino.

Turchia.

Costantinopoli. — Elia col. Vittorio.

AFRICA.

Cairo. — Biagiotti Giovanni.
Fort Portal. — Kaikara Jalaina, KIBUKA JOHANNA, Mukasa Iusuf.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Berkeley. — Smith avv. Sidney V.
Columbia. — Moss ing. R. F.
Sonoma. — Quartaroli Leonirdo.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Bahia Blanca. — Pucci Lorenzo.
Buenos Ayres. — Barassi arch. Giovanni, Bosio Lorenzo, Colecchia Attilio, Duluc Raphael, Iguain Orfelio, Ratti Manlio.
Casilda. — Baila Stefano, Bortolotto Carlo, Cristiani Amadeo, Harléc Paolo, Londet dott. Emilio, Maurelli Francesco, Molachio Giovanni, Pescio Giovanni, Ponti Giuseppe, Sanbidet Gabriele, Tubero Luigi.
S. Iuan. — Colecchia Francisco, Fernandez dott. don Isidro, Menna Nicolas, Puglisi Girolamo, Varese Carlo.
Villa Maria. — Ossler Luis.

Brasile.

Rio de Janeiro. — Automovel Club do Brazil.
S. Paulo. — Chiodi Serafino, Cortez Josè, De Moura Josè.

Chili.

Santiago. — Passalacqua Antonio.

Peru'.

Lima. — Mezzano Angelo, Osella Enrico.

Posizione dei Soci al 15 Novembre 1909.

Soci annuali al 15 Ottobre 1909 . . .	N.	74 233
Dimissionari, irreperibili, morosi, ecc. .	»	151
	N.	74 082
Soci nuovi inscritti al 15 Novembre 1909	»	264
Totale Soci annuali	N.	74 346
Soci vitalizi al 31 dicembre 1908 . . .	N.	2 329
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 Novem. 1909	»	659
	N.	2 9[illegible]
Totale Soci	N.	77 334

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi

La propaganda a favore del Touring

Consoci !

A coloro che non sono ancora inscritti al Touring (persone, enti, associazioni) e non hanno quindi potuto apprezzarne i vantaggi, occorre far osservare che associandosi, riceveranno nel corso del 1910

GRATUITAMENTE

L'ANNUARIO GENERALE. L'edizione 1910, rinnovata, uscirà nei primi mesi del prossimo anno. Essa costituirà una vera e propria enciclopedia d'utilità pratica, sia per viaggiare, che per consultazioni a scopo di studio.

LA CARTA D'ITALIA del T. C. I. al 250 000 — in 58 fogli. — Verranno distribuiti otto fogli, e secondo ogni probabilità saranno i seguenti: Ancona, Quadro d'unione, Bergamo, S. Severo, Susa, Gargano, Domodossola, Orbetello.

(Vedere a pag. 459 lo stato di pubblicazione della Carta).

LA RIVISTA. Un fascicolo al mese di 80 pagine circa riccamente illustrato, e continuamente migliorato nel testo e nella veste. (Spetta al Socio dal mese d'inscrizione in avanti).

LE GUIDE REGIONALI ILLUSTRATE. Pubblicazioni turistico ferroviarie, stampate in veste di lusso, su carta americana. — Guide pubblicate: nel 1908 Umbria e Puglie. (In corso di pubblicazione: Abruzzo e Sicilia). — I nuovi Soci riceveranno in più: LA GUIDA DELLE STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE (parte italiana — 3 volumi).

Tutte le suddette pubblicazioni avranno un valore commerciale riconosciuto di almeno L. 27.

Quote			
ANNUA	L. 6	(Estero L. 8)	più L. 2 d'ammissione.
QUINQUENNALE	» 30	(» » 40)	
VITALIZIA	» 100	(» » 125)	

Il socio annuale può diventare

Socio Vitalizio

col versamento di L. 90. —
per chi è inscritto da almeno 2 anni;
oppure

Quinquennale

col versamento di L. 30. —

I soci Quinquennali avranno inoltre bonificate nel passaggio a Vitalizi le quote anticipate e non ancora cominciate.

Fac-simile del distintivo similoro e smalti gratis ai Vitalizi.

Fac-simile del distintivo in argento e smalti gratis ai Quinquennali.

Pel passaggio a Quinquennale e Vitalizio, valersi delle schede a pag. V carta giallina.

PREMI AI SOCI BENEMERITI VEDERLI ENUMERATI NELLA RIVISTA DI GENNAIO 1910.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

Tipografia CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO - Via Guicciardini, 5

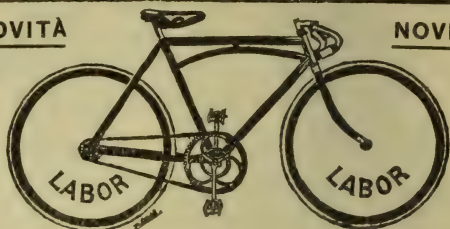
RIPARAZIONI GARANTITE DI QUALSIASI MAGNETE .. ..

Volete costruire delle ottime Biciclette?

CONSULTATE IL CATALOGO

della Ditta

SQUARCIAFICO & C.

Via Ausonio, 18 - MILANO

Cicli LABOR Marca originale Francese

Telaio rinforzato brevettato.

Gomme CHAUVIN - La migliore creazione 1909

GARANZIA ASSOLUTA

Rappresentanti Generali: **Gilardoni Dellacha & C.** Piazza Castello, 16 MILANO

Anno 1910

ANNUARIO MONDIALE

FIRENZE - 8 Piazza della Signoria 8 - FIRENZE

Sigg. Soci del Touring Club Italiano!

In seguito ad accordi intervenuti fra noi e la Direzione del Touring Club Italiano siamo in grado di offrirvi lo sconto del 10 0|0 su tutti i prezzi da noi praticati purchè ci rimettiate la commissione, accompagnata dal relativo importo, non più tardi del 15 Gennaio 1910.

L' ANNUARIO MONDIALE

Come può il mondo sapere che voi avete qualcosa di buono se non lo fate conoscere?

(Vanderbilt)

VOLTARE LA PAGINA!

Il sottoscritto, socio del T. C. I. ordina ....

e rimette il prezzo di L. ....

Nome ....

Indirizzo ....

altre indicazioni ....

(*Talloncino da attaccarci volendo alla Cartolina-Vaglia*)

PREG.MO SIGNORE,

L' **ANNUARIO MONDIALE** così favorevolmente e così universalmente conosciuto non ha bisogno di presentazione.

Ci è grato assicurarvi che, mai sazii di migliorare e di progredire, abbiamo studiato e andiamo ad attuare modificazioni ed aumenti tali che l' **ANNUARIO MONDIALE 1910,** oltre ad essere arricchito di nuove e importantissime rubriche, sarà migliorato e perfezionato così nella sostanza che nella forma.

Una importante innovazione, che speriamo verrà apprezzata al suo giusto valore, è questa: nell' **ANNUARIO MONDIALE 1910** indicheremo in quali lingue tengono corrispondenza le persone o Ditte indicate nei nostri Elenchi, favorendo così la espansione della loro corrispondenza internazionale e dei loro affari con l' Estero. Restano per ciò invitati tutti i nostri cortesi Associati a volerci prontamente ed esattamente indicare in quali lingue straniere essi corrispondono.

L' **ANNUARIO MONDIALE 1910** sarà elegantemente rilegato in piena tela con impressioni in oro.

Daremo la massima cura alla parte degli indirizzi professionali e commerciali: ed anzi ne formeremo la prima parte del Volume. Questi indirizzi sono ordinati per Stati e per Città: sicchè diventa oltremodo facile trovare in qualunque parte del mondo il corrispondente (*Avvocato, Notaio, Banca, Spedizioniere, Ragioniere, Rappresentante di Commercio, Agente di Brevetti, ecc.*) che occorre per affidargli la trattativa di un affare legale, di trasporto, di banca, commerciale o industriale.

I Soci del Touring Club Italiano non si devono lasciare sfuggire questa facilitazione.

I vantaggi inerenti all' acquisto dell' **ANNUARIO MONDIALE 1910** sono evidenti; oltre all' avere un libro di utilità straordinaria e che ad ogni momento vi farà comodo di consultare, porterete il vostro nome, con onestà e seria quanto efficace réclame, a cognizione di infiniti uomini di affari che, da tutte le parti del mondo faranno capo a voi quante volte se ne presenti l' occorrenza.

È noto il valore di una oculata e intelligente réclame: la spesa che voi fate per inserire il vostro indirizzo sull' **ANNUARIO MONDIALE** immancabilmente la ricuperate, più e più volte moltiplicata, per l'aumento di lavoro e di clientela che ve ne deriva.

L' **ANNUARIO MONDIALE 1910** sarà improrogabilmente spedito entro il gennaio; per ciò urge che ci facciate tenere al più presto la vostra ambita adesione, se volete che il vostro indirizzo sia regolarmente inserito.

Vi preghiamo di indicarci CON LA MASSIMA CHIAREZZA il vostro nome e indirizzo all' atto dell' ordinazione per evitare errori tipografici.

In attesa di pregiato vostro riscontro, distintamente Vi salutiamo

L' ANNUARIO MONDIALE.

PREZZI:

		Prezzo ridotto ai Soci del Touring
Una copia dell'**ANNUARIO MONDIALE 1910**, compresa l' inserzione del nome e indirizzo dell' acquirente nell' Elenco disposto per ordine geografico	L. 5.00	4.50
Idem con l' inserzione in carattere grassetto	» 7.50	6.75
Inserzione extra del nome e indirizzo in un Elenco speciale disposto per materie, utile specialmente a commercianti e industriali (senza diritto alla copia)	» 5.00	4.50
Idem con diritto a una copia	» 7.50	6.75
Inserzione in ambedue gli Elenchi ma con una copia sola	» 10.00	9.00

RECLAME FUORI TESTO:

Una pagina (in-16°)	L. 30.—	27.—
Mezza pagina	» 15.—	13.50
Quarto di pagina	» 10.—	9.—
Cartoncini della grandezza di una pagina (da porsi in qualsiasi parte del Volume)	» 60.—	54.—
Linguette in cartoncino (come sopra)	» 25.—	22.50
Piè di pagina o capi pagina	» 5.—	4.50

N. B. — Non si tien conto di ordinazioni non accompagnate dal relativo importo anticipato -- preferibilmente per cartolina-vaglia. Non si fanno spedizioni per assegno a causa della elevatezza della spesa.

Si rifiutano le lettere insufficientemente francate.

Indirizzare lettere, vaglia, ecc. a

ANNUARIO MONDIALE, Piazza Signoria 8, Firenze (Italia).

Chi desidera l'invio dell' ANNUARIO per raccomandata (cosa che vivamente raccomandiamo), aggiunga L. 0.10 per l' Italia e L. 0.25 per l' Estero.

VOLTARE LA PAGINA!

CERCANSI OTTIMI RAPPRESENTANTI IN TUTTO IL MONDO